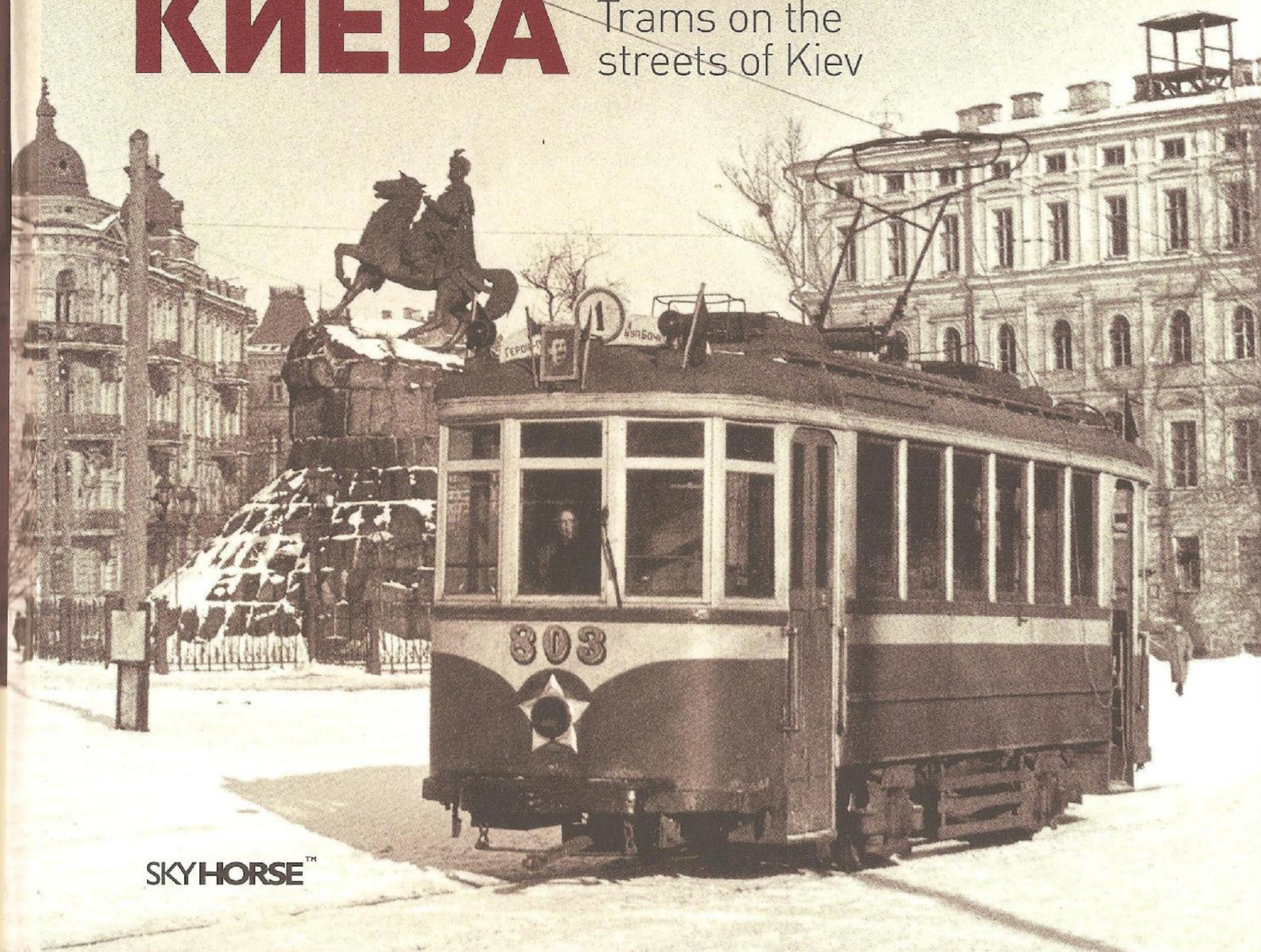


ТРАМВАЙ на улицах КИЕВА

Дмитрий
Ермак

Trams on the
streets of Kiev



SKYHORSE™



ТРАМ
НА
КИЕВ

ТРАМВАЙ на улицах КИЕВА

Дмитрий
Ермак

SKYHORSE™

Киев • 2011

УДК [908:629.433](477-25)(084.12)
ББК 26.89(4Укр-2К)я6+39.82(4Укр-2К)я6
Е72

Под общей редакцией Владимира Невзорова
Художественное оформление: Дмитрий Ермак, Владимир Невзоров

Консультанты издания:

Казимир Брамский – начальник технического отдела управления
технической политики КП «Київпаstrанс»

Александр Возницкий – историк-киевовед

Юрий Зильбербранд – инженер путей сообщения

Лидия Ливинская – заведующая Музеем городского транспорта г. Киева

Издание содержит фотоматериалы из фондов Музея городского транспорта г. Киева,
Центрального государственного кинофотофоноархива Украины им. Г. С. Пшеничного,
Российского государственного архива кинофотодокументов,
Государственной научной архитектурно-строительной библиотеки им. В. Г. Заболотного,
Музея ОАО «Коломенский машиностроительный завод»,
а также личных коллекций Ю. Э. Зильбербранда и автора.

В издании использованы фотографии Олега Жария, Олега Тоцкого, Владимира Фалина, а также
Анатолия Вильковича и автора.

Трамвай на улицах Киева / Д. А. Ермак. – К.: Скай Хорс, 2011. – 300 с.: фотогр.

Начав свой путь в конце позапрошлого века, киевский трамвай – старейший представитель городского пассажирского транспорта – многие десятилетия был основным средством передвижения горожан. Он и сегодня наряду с метрополитеном продолжает играть эту важную роль. Вглядываясь в далекое прошлое, замершее на редких черно-белых фото-снимках, мы можем проследить, как и на чем в разные годы и эпохи ездили киевляне, как вместе с транспортом менялся внешний вид домов и улиц. Пройдя довольно сложные этапы становления и развития, трамвай, органично вписавшийся в неповторимую киевскую архитектурную среду, навсегда поселился в тиши живописных улиц вечно молодого и зеленого «города на семи холмах».

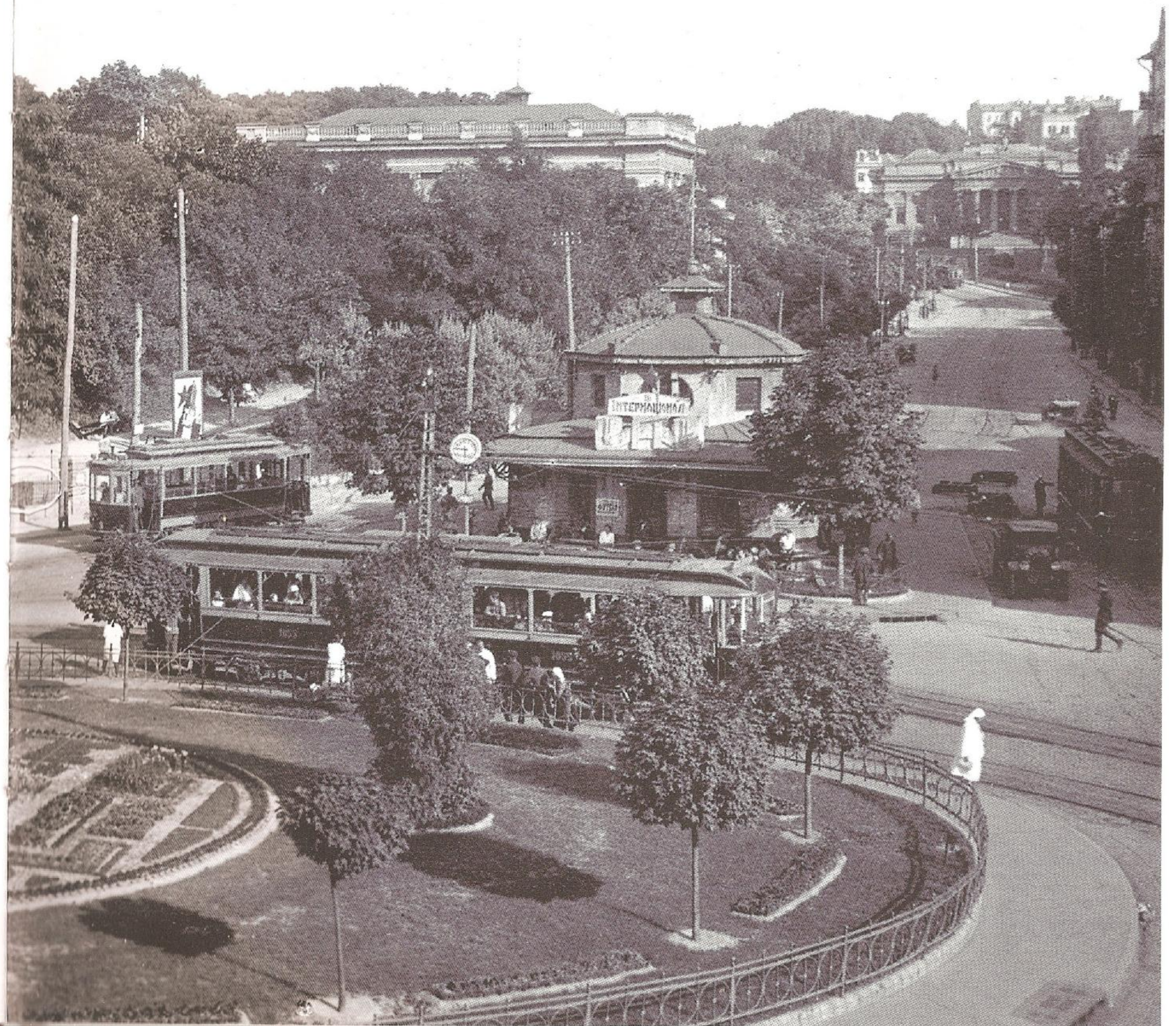
Книга рассчитана на широкий круг читателей и будет интересна всем неравнодушным к истории Киева и городскому транспорту. Издание содержит 280 иллюстраций, значительная часть из которых публикуется впервые.

ISBN: 978-966-2536-07-2

© ООО «Скай Хорс», 2011
© Д. А. Ермак, 2011



120-летию киевского трамвая посвящается...



и в Киеве

трамвая в Киеве,
на Т. С. Пшеничного,

и на В. Г. Лаболотного,

и Владимира Фалина, а также

и в фотопортале

и в т. ч. как городского пассажирского
транспорт. Ни в прошлом, ни в настоящем
и в будущем на редких черно-белых фото-
графиях, как вместе с транспортом менялся
и облик Киева, органично вписавшийся
в жизнь и жизнь улиц вечно молодого и

и в историю Киева и городскому
транспортному сообщению впервые,

© ООО "Свай Хорс", 2011
© А. А. Ермолов, 2011

Начав свой путь в конце позапрошлого века, киевский трамвай – старейший представитель городского пассажирского транспорта – многие десятилетия был основным средством передвижения горожан. Он и сегодня наряду с метрополитеном продолжает играть эту важную роль. Вглядываясь в далекое прошлое, замершее на редких черно-белых фотоснимках, мы можем проследить, как и на чем в разные годы и эпохи ездили киевляне, как вместе с транспортом менялся внешний вид домов и улиц. Пройдя довольно сложные этапы становления и развития, трамвай, органично вписавшийся в неповторимую киевскую архитектурную среду, навсегда поселился в тиши живописных улиц вечно молодого и зеленого «города на семи холмах».

В конце XIX века Киев становится одним из крупнейших городов Украины, имеющих мощный торгово-промышленный потенциал. Столица всего Юго-Западного края Российской империи, Киев того времени – важный транспортный узел и административный центр объединенного Киевского генерал-губернаторства, в которое входили Киевская, Подольская, Волынская, Черниговская и Полтавская губернии. С развитием экономики увеличивается число городских жителей, растут киевские предместья, и отдельные разрозненные части города в результате интенсивной застройки свободных территорий сливаются в единое целое. Население Киева с середины до конца XIX века возросло с 60 тыс. до 200 тыс. человек. Киевланам все трудней становилось добираться из одного района в другой, от окраин к центру города и обратно. Пешком приходилось преодолевать крутые подъемы улиц, а нанимать лихача-извозчика имел возможность далеко не каждый.

Осенью 1879 года в городе появился омнибус — родоначальник общественного городского транспорта. Вот что писала по этому поводу газета «Киевский листок» от 2 июня 1879 года: «В непродолжительном времени в Киеве откроют движение омнибусов. Они будут ходить по утрам и вечерам от Контрактового дома к вокзалу железной дороги за плату 15 копеек с особы и каждую четверть часа от Контрактового дома до Бессарабки за 7 копеек, обратно — за 5 копеек». Экипаж омнибуса представлял собой большую карету с поперечными рядами скамеек. Эксплуатировал омнибусы местный купец М. Левин. Уже осенью следующего, 1880 года

городская санитарная комиссия обнаружила, что из семи работавших экипажей лишь два находятся в более или менее сносном состоянии, а остальные пять, кроме того что оказались невероятно грязными, были настолько изломаны, что угрожали жизни пассажиров. В результате владелец экипажей был привлечен к ответственности, а движение омнибуса прекратилось. Однако жизнь города настоятельно требовала доступных и массовых транспортных средств.

Первые предложения по организации в Киеве городской железной дороги относятся к 1869–1873 годам. Группа киевских помещиков, возглавляемая Корчак-Сивицким, представила в городскую управу четыре проекта конной железной дороги. Последний из этих проектов, признанный, наконец, удовлетворительным, предусматривал две линии: вокзал – Глыбочица – Подол и вокзал – Крещатик – Царская площадь. Как интересную техническую подробность проекта нужно отметить, что на Александровском спуске должна была работать паровая подъемная машина с третьим зубчатым рельсом, а на Крещатике, середина которого в то время служила водостоком, предстояло устроить ливнеотводную трубу.

Несмотря на принятие проекта, концессионный договор не состоялся. По-видимому, будущее предприятие не казалось компаньонам достаточно солидным, а условия договора – выгодными.

В 1880 году русско-иностранной компанией капиталистов во главе с К. Рубаном был представлен проект двух рельсовых магистральных линий. Первую планировалось проложить от Контракто-

Федор Аполлонович Нурский (1873 г., техник, родился в Полтавской губернии. В юное военное училище и в 1898 году в артиллерийском училище в Гатчине. На службе 3 года служил в Кистинском гарнизоне. В 1901 вольской артиллерийской бригаде и в 1902 там же в Главном артиллерийском управлении по передаче электрических на Гатчинском первом в мире привел в движение электрический точилки электрической, который также друга речью.

Аманд Егорович Струве (1833–1888) — обрусевших немецких инженеров, в частности Окончил Николаевский инженерный институт. В 1860 году откомандирован в Китай, где взялся на себя постройку моста через Маньчжурскую железную дорогу. В 1868–1870 гг. по проекту Струве построен мост через Амур на территории в Кяхте также по проекту Струве. 8 июля 1889 г. Китайский государственный университет об устройстве железных железных дорог.

Василий Павлович Нерсисян (1935 — 1993) — инженер первой в России экспериментальной лаборатории в сфере аэродинамических исследований аэрокосмических объектов. В швейцарском городе Невшателе, где он работал в авиационном подразделении швейцарской фирмы «Тифлис», где также прожил годы после отставки, был нанят в Институт работ в Ташкенте (нынешний Центральный мер и весов).

Федор Аполлонович Пироцкий (1845–1898), изобретатель-электротехник, родился в Полтавской губернии. В 1865 году окончил Константиновское военное училище и в 1866 году – юнкерский класс Михайловского артиллерийского училища в Санкт-Петербурге. После окончания училища 3 года служил в Киевском гарнизоне. В 1871 году, после окончания Михайловской артиллерийской академии в Санкт-Петербурге, был направлен там же в Главное артиллерийское управление. С 1874 года проводил опыты по передаче электроэнергии на расстояние до 1 км. 22 августа 1880 года первым в мире провел публичные испытания двухъярусного вагона конки, приводимого в движение электродвигателем с питанием от внешнего источника электроэнергии, которая подавалась по изолированным друг от друга рельсам.



Аманд Егорович Струве (1835–1898), генерал-лейтенант, потомок обрусевших немецких дворян, с середины XVIII в. служивших в России. Окончил Николаевскую инженерную академию в Санкт-Петербурге. В 1860 году откомандирован в Общество Саратовской железной дороги, где взял на себя постройку моста через Москву-реку в Коломне. В 1863 г. для строительства моста через Оку им были организованы мастерские, впоследствии преобразованные в Коломенский машиностроительный завод. В 1868–1870 гг. по проекту Струве был сооружен Дарницкий железнодорожный мост через Днепр на кессонном основании. Благодаря Струве в Киеве также появилось газовое освещение улиц и водопровод (1872 год). 8 июля 1889 г. Киевская городская управа подписала с А.Е. Струве договор об устройстве городских железных дорог.



Василий Павлович Первенко (1857–...), технический руководитель строительства первого в России электрического трамвая (1892–1903). Автор ряда нововведений в сфере электротехники, а также научных статей, посвященных электрификации КГЖД. К сожалению, сведения о дальнейшей деятельности Первенко весьма скудны. В 1920 г. он работал мастером на заводе «Анатра» в Симферополе. В 1921 г. был мотористом 15-го авиаподразделения отдельной Кавказской армии Воздушного флота (г. Тифлис), где также проявил свои изобретательские способности. После отставки был направлен в Винницкий военкомат. В 1925–1927 гг. работал в Ташкенте старшим проверяющим Среднеазиатской палаты мер и весов.



вого дома до железнодорожного вокзала, а вторая, следуя по Большой Владимирской улице (ныне Владимирская), должна была соединиться с первой ветвями Малой Житомирской и Караваевской улиц. Рассматривая проект, Городская дума выступила сторонником соединения центра города с его окраинами, а также базарных площадей между собой. Предпринимателям было предложено удлинить линию от Контрактового дома до Житнего базара, а линию по Владимирской улице соединить со Львовской площадью. Возник также старый вопрос о технических возможностях проведения конки по Александровскому спуску и Крещатику одновременно с ливнеотводной трубой. Выдвинутое контрпредложение проложить пути по бокам улицы Городская дума не приняла, и переговоры с господином Рубаном расстроились.

В 80-х гг. XIX века другие города Российской империи в отношении общественного транспорта намного опередили Киев. Городские железные дороги с конной тягой, прозванные в народе конкой, уже работали в Санкт-Петербурге, Москве, Одессе, Харькове, Тифлисе, Ростове-на-Дону. Принимая во внимание повсеместное бездорожье, рельсовый транспорт имел неоспоримые преимущества перед любым другим.

Неудачи 15-летних переговоров городской управы с различными предпринимателями об устройстве в Киеве конной железной дороги побудили организовать конкурс. Так, в 1886 году производится отбор желающих взять на себя постройку городской железной дороги. Появились претенденты: военный инженер Аманд Егорович Струве, Общество Брянского рельсопрокатного завода, а также частные предприниматели Модль и де Балог. Первоначально комиссия признает все три конкурсных проекта неудовлетворительными и возвращает их авторам. Однако примерно в это же время А. Е. Струве вносит в свой проект ряд ключевых изменений, после чего его предложение неожиданно находит поддержку у властей. Согласно окончательному плану, речь шла о прокладке 23 верст пути (вместо 19), тариф за проезд одного

участка уменьшался до 5 копеек. Кроме того, городу гарантировалась определенная сумма ежегодных взносов. 29 сентября 1886 года Городская дума приняла предложение Струве как наиболее выгодное. 8 июля 1889 года окончательный договор был наконец подписан. Срок действия концессии составил 45 лет, следовательно, 1 ноября 1934 года предприятие безвозмездно переходило городу. Предпринимателю предоставлялось монопольное право на устройство железной дороги в пределах городской черты, а он обязывался проложить путь на определенных в договоре улицах общей протяженностью 24 версты 204 сажени (26 км). За право устройства и эксплуатации городской железной дороги предприниматель, начиная с шестого года, обязан был вносить в пользу города ежегодно определенную сумму в зависимости от валового дохода городской железной дороги. Следует отметить, что уже во второй половине 1890-х годов прибыль от перевозок в несколько раз превысила все прогнозируемые расчеты.

Одновременно с заключением договора Струве приступил к организации акционерного общества «Киевская городская железная дорога» (КГЖД). Необходимые детали пути поступили с Брянского рельсопрокатного завода. На Коломенском машиностроительном заводе (КМЗ) были изготовлены первые 24 вагона конки.

Всем работникам КГЖД была выдана форменная одежда: темно-зеленые кафтаны для кондукторов (такого же покроя, как у железнодорожных кондукторов) с синими поясами и серебряными галунами на фуражках. Кучера имели такие же кафтаны, однако фуражки были без галунов.

1880-е гг.

Вверху справа: Привокзальная площадь Киева. До появления здесь трамвая прибывших гостей и жителей города обслуживали извозчики

Внизу: зимой на смену многочисленным бричкам и пролеткам приходили легковые сани. Сооруженный в 1848–1853 гг. английским инженером Чарльзом де Виньоном Николаевский цепной мост стал основным связующим звеном на трассе Киев — Бровары



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

30 июля 1891 года (по новому стилю – 11 августа) правление Общества КГЖД известило городскую управу об открытии регулярного движения по Большой Васильковской линии протяженностью 12,8 версты одиночного пути. В этот день, в 7 часов утра, первый вагон отправился от станции «Лыбедь» близ Демеевского шоссе в сторону Жандармской (ныне Саксаганского) улицы. Его обслуживали 4 работника: кучер, кондуктор, контролер и бывший служащий московской конки, руководивший работой экипажа. Всего за первый день было перевезено 3350 пассажиров. 6 августа (ровно через неделю) трасса была продлена до Царской (ныне Европейской) площади.

В течение строительных сезонов 1891–1892 гг. были уложены линии: Кирилловская, Львовская (до Лукьяновской пл.), Фундуклеевская (до Кадетского шоссе), а также участки по Александровскому спуску и Безаковской улице (до ж/д вокзала). В 1893 году рельсовая сеть была продлена в сторону Печерска до Крепостных ворот.

После поставки в январе 1892 года семи танк-паровозов с конденсацией пара на КГЖД имелось уже два вида тяги. Однако и кони, и паровозы с первых дней работы демонстрировали свое бессилие перед сложными топографическими условиями города. Их эксплуатация на Александровской и Печерской ветках оказалась экономически невыгодной. Нередко для преодоления подъема конкой в ее упряжку впрягалась еще пара, а то и четверка лошадей. Паровозы совершенно не могли подниматься вверх по Александровскому (ныне Владимирскому) спуску. Более пологие подъемы они брали лишь при выпуске пара. Вместо обещанной бесшумной и бездымной работы «паровики» на каждом подъеме застилали улицу клубами дыма и пара, пугали лошадей, а летящие из трубы искры портили одежду пешеходам.

Используя мировой опыт применения электричества на транспорте, Общество КГЖД решило в экспериментальном порядке оборудовать один из наиболее сложных участков электрической тягой. Следует отметить, что работа над таким проектом началась еще до пуска конной дороги. В феврале 1891 года А. Е. Струве писал: «Приискивая наилуч-

ший двигатель для движения по крутым подъемам города, убедился, что наибольшей гарантией безопасного движения в последнее время должен быть признан именно электрический привод».

В конечном итоге выбор пал на Александровский спуск. Работы по прокладке электрического участка длиной 1,6 км с тремя разъездами, временной электростанцией и «вагонным сараем» (депо) были завершены к концу апреля 1892 года. 2 мая из Коломны прибыли первые два электровагона. Испытания прошли успешно, и 1 июня (13 июня по новому стилю) 1892 года началось регулярное пассажирское движение по маршруту Царская пл. – Александровская пл.

С первых же дней электрический трамвай начал приносить хорошую прибыль, а год спустя не только окупил все расходы на строительство, но и перекрыл убыточность 19-километровой конной линии. Рентабельность нового вида тяги привела к форсированию планов по электрификации всех действующих трасс и строительству новых электрических линий. В 1895 году электрифицируется последняя ветка КГЖД – Кирилловская, однако с 1898 по 1901 год конка все еще удерживается на периферии, обслуживая частную Святошинскую линию. Последние паровозы, выведенные из центральной части города, какое-то время курсировали по дачной ветке в Пуцу-Водицу, однако уже к 1904 году электричество пришло и на этот заповедный участок.

Дореволюционный трамвай, как правило, был ориентирован на коммерсантов, чиновников, торговцев и других деловых людей, а также богомольцев и паломников, стекавшихся в Киев со всей России. Доставкой трудящихся рельсовый транспорт в то время не занимался: движение начиналось в 7 часов 30 минут утра, т.е. тогда, когда на большинстве фабрик и заводов, в лавках и ремесленных мастерских рабочий день уже начался, да и стоимость проезда этому слою населения была не по карману.

К началу XX века, кроме Киева, электрический трамвай появился еще в нескольких городах Российской империи: Нижнем Новгороде – в 1896

Таблица для определения стоимости проезда пассажиров в зависимости от расстояния по городу

году; Екатеринославе (ныне Днепр) – в 1897; Елизаветграде (ныне Кропивницкий) – в 1898; Севастополе, Витебске, Орле и Архангельске – в 1899; Москве, Житомире, Кременчуге, Тирасполе и Казани – в 1900; Екатеринославе (ныне Днепр), Астрахани, Волынском (ныне Житомир) и Ярославле – в 1900 году. В этот период не протяженность электрифицированных линий составила уже 48,8 км при общей длине путей 66,2 км. На линиях работали 10 паровозных и 80 паровозных вагонов различных типов (в основном паровозных вагонов). Большинство линий в то время были с разьездами. Двухпутными линиями были только Подольская и Кременчугская. В 1901 году в Киеве было 10 км электрических линий.

Значительные усовершенствования в киевском трамвае были осуществлены в 1901 году, когда вагоны, контактная сеть и другие детали трамвая, сделавшие этот транспортный вид образцом не только для России, но и для зарубежных стран. Начиная с 1901 года строительство и эксплуатация киевского трамвая вносил талантливый инженер В. П. Первенко. В начале 1901 года в Киевском КГЖД с 1891 по 1900 год на протяжении 10 лет уделено внимание развитию и совершенствованию рельсовых путей, созданию и

Таблица для определения
стоимости проезда одноконным
экипажем по городу

ТАКСА ОДНОКОННЫХЪ ИЗВОЩИКОВЪ.														
	Государственный Банк.	Крещатикъ.	Проступенная улица.	Лаврский базаръ.	Бонесская пер- коя.	Теремный замокъ и въездъ.	Вокзалъ в кон- ную гавань.	Троицкий базаръ.	Товарный вокзалъ.	Братский мола- сторъ.	Нижняя часть и область улицы	Киевское за- ведение.	Университетъ.	
Печерскъ	20	25	30	35	40	60	50	30	60	35	40	70	30	
Липки	—	15	20	25	30	50	40	25	60	30	35	65	25	
Крещатикъ	15	—	15	20	25	45	35	20	60	20	30	60	20	
Стар. Киевъ	20	15	—	15	20	40	35	20	60	20	25	60	15	
Подоль	30	25	20	30	35	40	50	40	75	—	20	45	35	
Плос. часть	35	30	30	35	35	40	60	45	80	15	—	35	40	
Либедская часть и Троиц. базаръ.	25	15	20	30	35	50	40	—	40	35	40	65	20	

году; Екатеринославе (ныне Днепропетровск) и Елисаветграде (ныне Кировоград) — в 1897; Курске, Севастополе, Витебске, Орле и Лодзи — в 1898; Москве, Житомире, Кременчуге, Либаве (Либапе) и Казани — в 1899; Екатеринодаре (ныне Краснодар), Астрахани, Гельсингфорсе (ныне Хельсинки) и Ярославле — в 1900 году. К этому времени в Киеве протяженность электрифицированных трамвайных линий составила уже 49,6 км при общей длине путей 66,2 км. На линиях эксплуатировались 83 моторных и 80 прицепных вагонов шести различных типов (в основном импортного изготовления). Большинство линий в те годы были однопутными с разъездами. Двухпутными являлись участки Крещатик — Подол и Крещатик — Васильковская.

Значительные усовершенствования, внесенные киевскими инженерами в конструкцию пути, вагонов, контактной сети и других элементов трамвая, сделали это транспортное предприятие образцом не только для России, но и для многих зарубежных стран. Огромный творческий вклад в строительство и эксплуатацию первых трамвайных линий внес талантливый инженер и администратор В. П. Первенко. Будучи техническим руководителем КГЖД с 1891 по 1903 год, он достаточно много внимания уделял вопросам развития и совершенствования рельсовых путей, системам электроснаб-

жения, в том числе контактной и питающей сети. Дальнейшее развитие электрической тяги в известной степени сдерживалось недостаточной научно-теоретической базой, а также отсутствием в этой отрасли необходимого количества опытных специалистов. В 1898 году при Киевском политехническом институте организуется специализированная кафедра электротехники. Выпускники, прошедшие курс по электротяге, впоследствии становились энтузиастами внедрения и усовершенствования трамвая.

В 1904 году произошла смена хозяина КГЖД. Умер местный миллионер Л. Бродский, которому принадлежало 2/3 основного капитала предприятия. Наследники Бродского продали все акции группе бельгийских банков и частных предпринимателей, образовавших 18 января 1905 года общество «Societe anonime Belge des tramways de Kieff» в Брюсселе. На чрезвычайном собрании акционеров было избрано новое правление КГЖД, состоявшее теперь из бельгийцев. Председателем стал Д. Марголин, которого весьма ценили за связи в киевских деловых кругах.

Бельгийский период по сути являлся временем расцвета киевского трамвая. Были построены новые линии и вторые пути к ним, увеличился инвентарь подвижного состава, выросло количество

перевозимых пассажиров. Однако за формальным благополучием скрывались методы хищнической эксплуатации предприятия накануне его выкупа городом. Повышая эксплуатационные показатели, Общество не заботилось о производстве необходимых плановых и капитальных ремонтов подвижного состава и путевого хозяйства.

Городская дума постановила использовать свое право досрочного выкупа КГЖД с 1 января 1915 года. В 1913–1914 гг. экспертная комиссия составила опись имущества и оценила его стоимость в 7 мил. 409 тыс. рублей, тогда как сами владельцы трамвая запросили сумму, в три раза превышавшую расчеты. Революция 1917 года совпала с разгаром борьбы города за муниципализацию трамвайного предприятия. Одновременно с судебным процессом городская управа вела переговоры с правлением Общества о мирном соглашении относительно выкупа. 21 ноября был подписан предварительный акт на сумму 11 миллионов рублей. Однако когда проект окончательного соглашения был разработан, оказалось, что заключать его не с кем, т. к. представитель бельгийских акционеров выехал из Киева.

3 февраля 1918 г. бельгийцы передали ведение всех дел по КГЖД Организации трамвайных работников. В условиях начавшейся Гражданской войны получение выкупа представлялось сомнительным, а дальнейшая эксплуатация трамвая — убыточной. Предприятие оказалось брошенным на произвол судьбы без всяких оборотных средств. 18 марта движение приостановилось, поскольку часть работников объявила забастовку. Но в тот же день городская управа взяла трамвай в свое ведение. Город получил в наследство от концессионеров совершенно разрушенный путь, изношенную воздушную сеть и менее ста исправных вагонов.

Электрифицированный двухпутный участок на Крещатике. Контактный провод над путями закреплен на нижнем ярусе специально установленных по центру улицы мачт. На фотографии запечатлено не сохранившееся до наших дней здание Главной киевской Почтовой конторы (Крещатик, № 24-26)



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

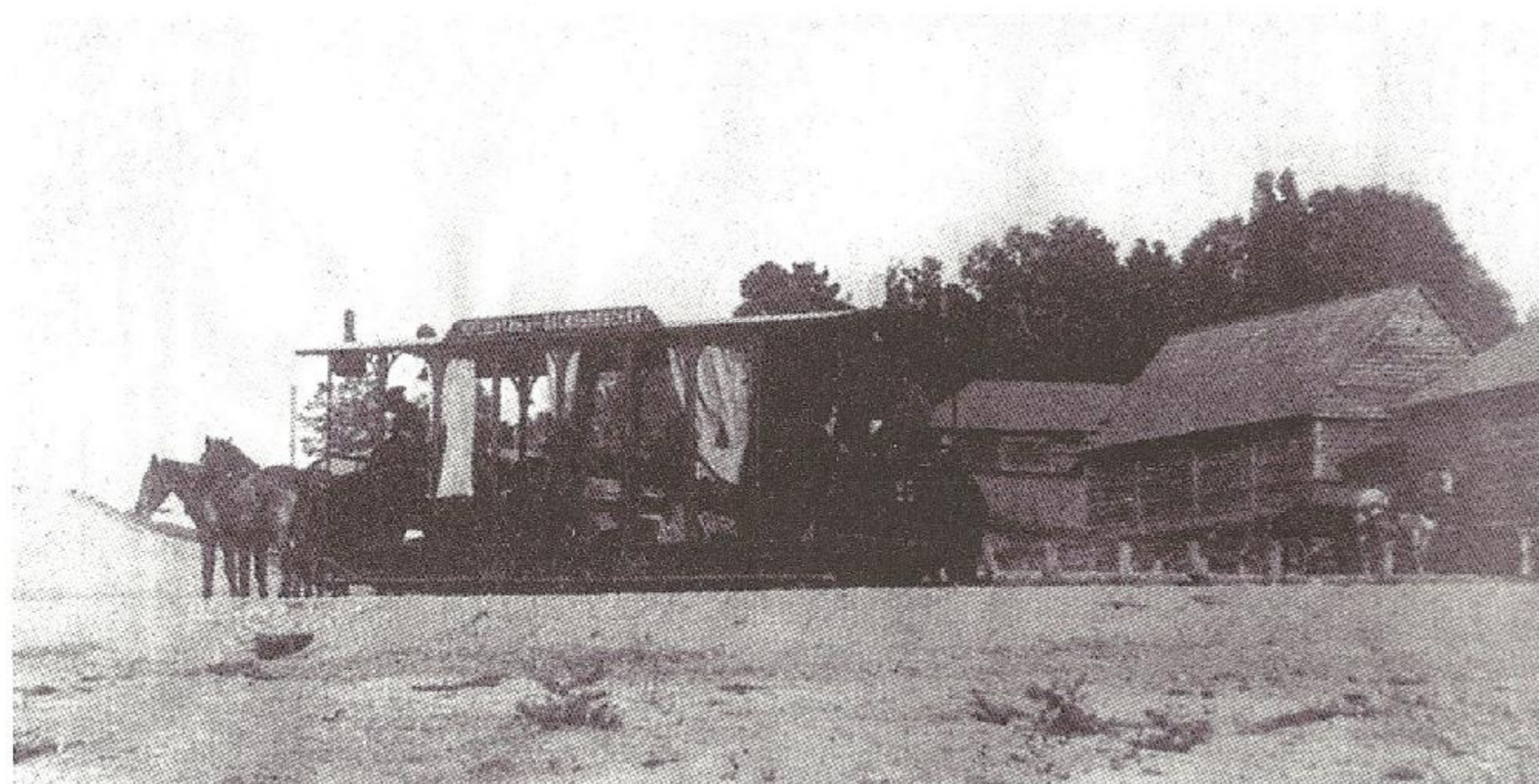


ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

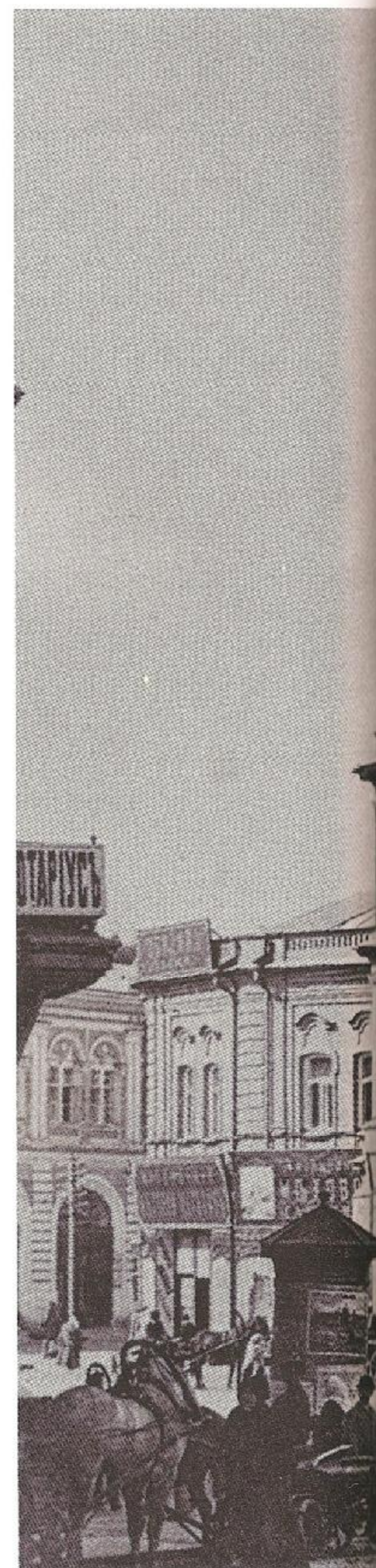


Вверху: пароконный вагон открытого типа на конечной маршрута
Крещатик — Васильковская

Внизу: конечная станция парового трамвая в Пуще-Водице

Справа: тапк-паровоз «тип 45» № 8 КГЖД с двумя пароконными вагонами
(открытого и закрытого типа) на фоне здания Городской думы

1890-е гг.



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1880-00 гг.



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

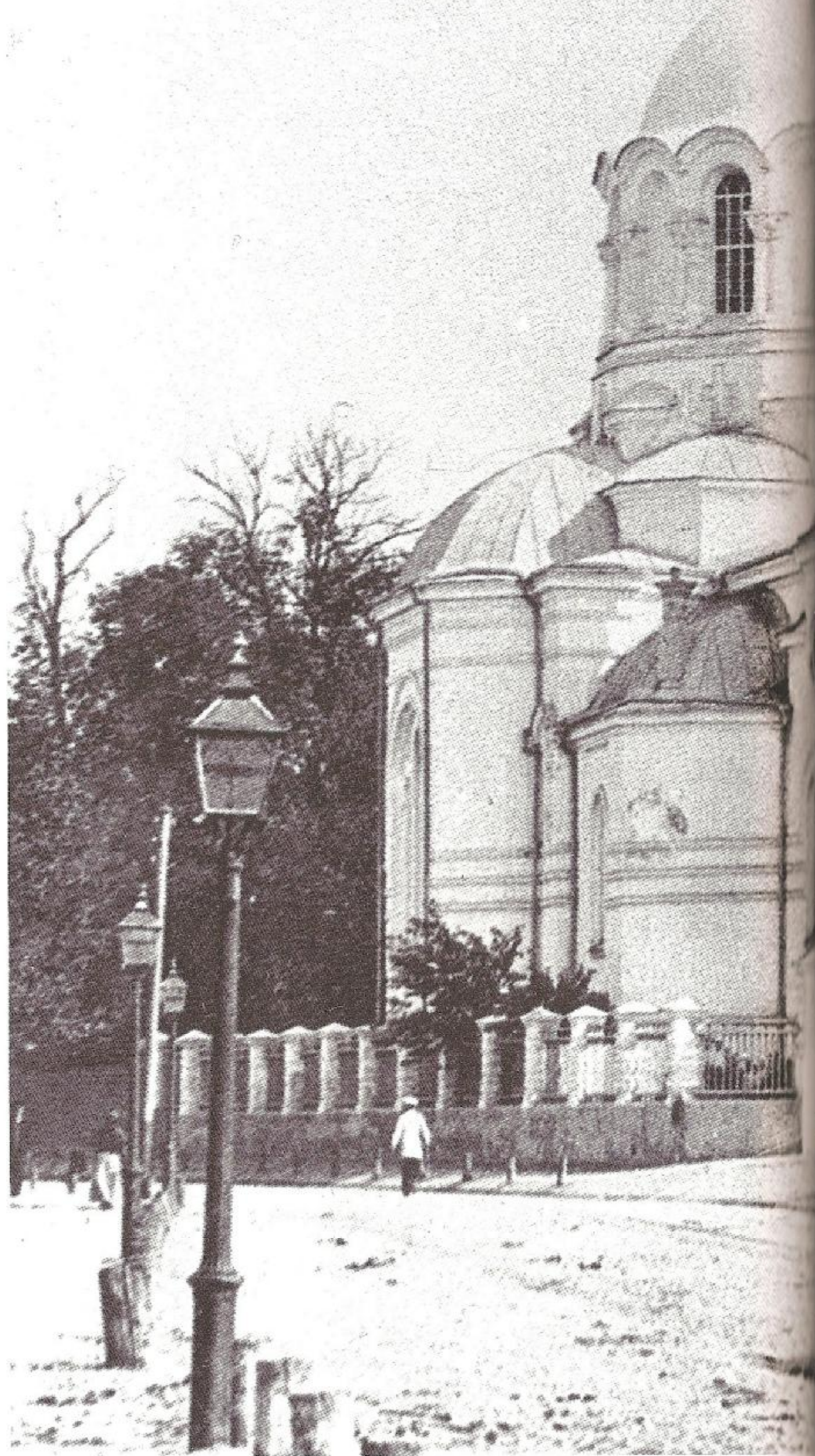
Конная тяга

Первые вагоны конной тяги для Общества КГЖД были изготовлены на Коломенском машиностроительном заводе (КМЗ). Они имели кузов открытого типа, состоявший из шести равных секторов-площадок общей вместимостью 20–25 человек. Снаружи панели кузова были окрашены в темно-коричневый цвет. 16 мест для сидения обеспечивали деревянные лавки во всю ширину вагона. По бокам для входа пассажиров и перемещения кондуктора имелись подножки. Рабочее место кучера оборудовалось тормозным рычагом, а под крышей имелся керосиновый фонарь и звонок. Каждый вагон имел механический колодочный тормоз с винтовым приводом на обе колесные пары. Освещение обеспечивалось тремя-четырьмя керосиновыми лампами. К концу 1895 года имелось уже 80 вагонов конки шести различных типов (открытых и закрытых). После упразднения конной тяги вагоны КМЗ еще долго служили в качестве прицепных в составе парового и электрического трамвая.

1890-е гг.

Курсировавший по маршруту Думская пл. — Лукьяновская пл. вагон конно-железной дороги по пути следования пересекал Львовскую (тогда Сенную) площадь. Именно этот момент запечатлен на фотографии.

Позади Сретенская церковь (заложена в 1853 году, перестроена в 1883–1884 гг. архитектором В. Николаевым, реконструирована архитектором Е. Ф. Ермаковым в 1910-е гг. и разрушена в середине 1930-х гг.), стоявшая между улицами Большая Житомирская (слева) и Сретенская (справа). Видимую перспективу последней завершают колокольня (XVII–XIX вв.) и собор (XI–XVIII вв.) Софийского монастыря



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

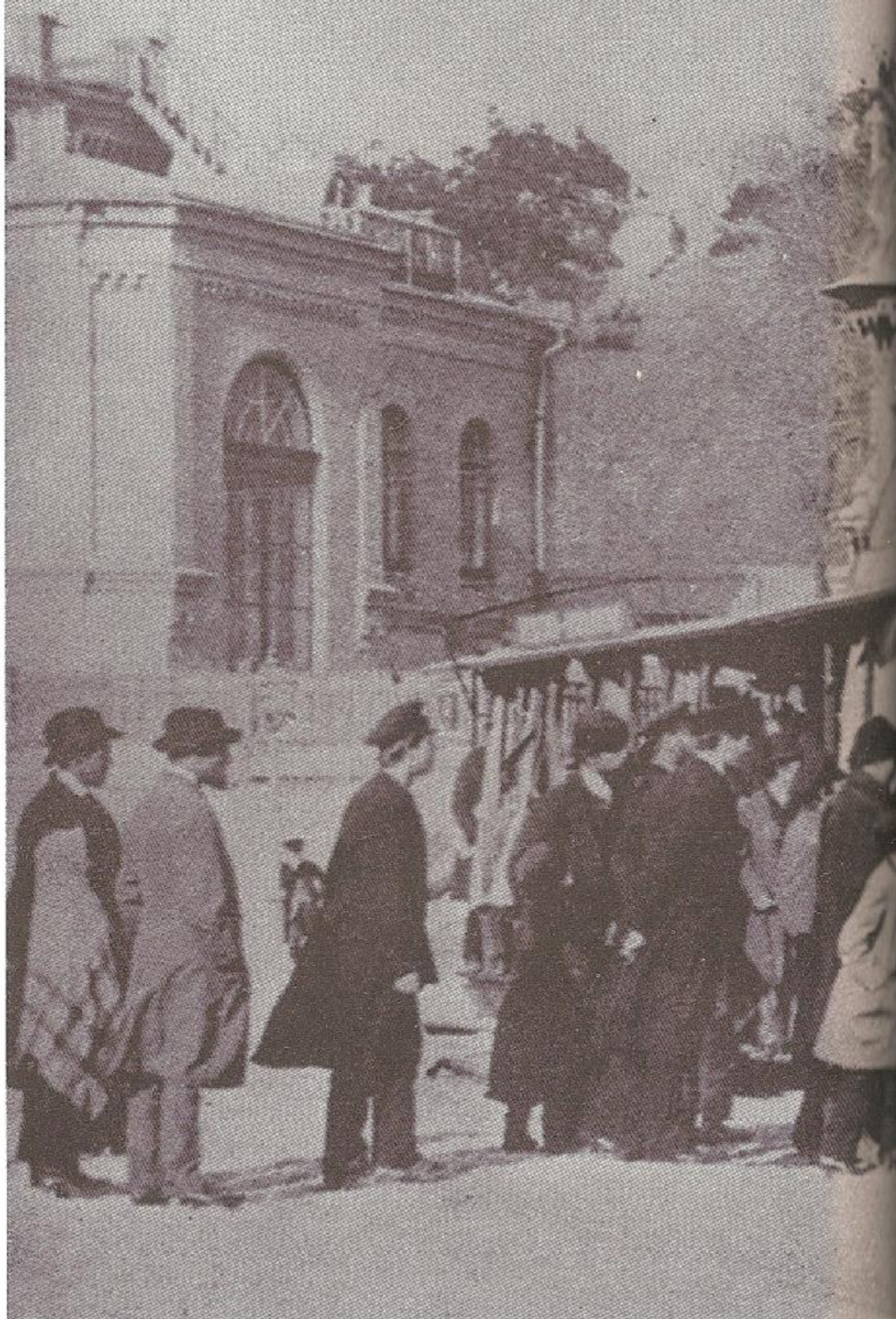
Локомотивы паровой тяги

В 1890 году А. Е. Струве заказал на КМЗ семь тендер-паровозов (тендер – он же танк) с конденсацией пара для использования их на особо сложных участках КГЖД. Это были локомотивы «тип 45», оснащенные парораспределительным механизмом Броуна и инжекторами Кертинга. Двухцилиндровая паровая машина была закрыта фальшбортами. Трамвайный кузов придавал паровозам неузнаваемый внешний вид. На крыше локомотива располагался пароконденсатор: отработанный пар из дымовой коробки попадал в трубки змеевика и, охлаждаясь, стекал в специальный водосборный бак. В качестве топлива использовался кокс. Локомотивы «тип 45» имели следующие характеристики: длина – 4120 мм, ширина – 2062 мм, высота – 3610 мм, колесная база – 1500 мм, диаметр колес по кругу катания – 710 мм; площадь колосниковой решетки – 0,3 кв. метра при диаметре цилиндров 200 мм с ходом поршней 300 мм. Масса в рабочем состоянии составляла 14,1 тонны.

К концу 1892 года в Киеве имелось уже 10 паровозов. Для открытия новых линий планировалось заказать еще несколько машин более совершенной конструкции. Предполагалось, что паровики будут работать без дыма и шума с 5-6 двухосными вагонами конки. Однако практика показала неудовлетворительные эксплуатационные качества. После 1904 года паровозы стали использовать исключительно для перевозки грузов на Сырецкой и прочих линиях КГЖД.

1892 г.

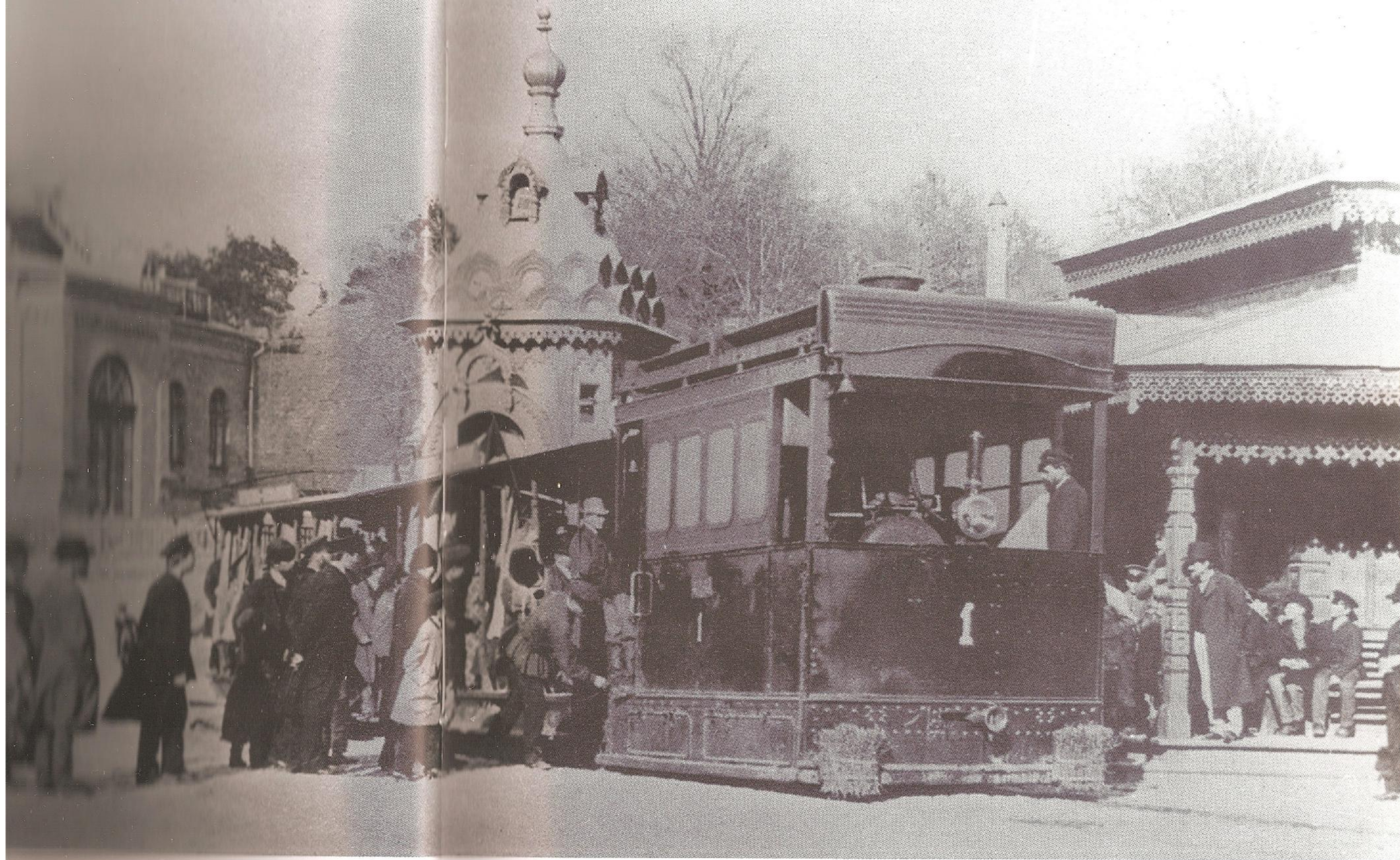
Танк-паровоз «тип 45» № 1 с двумя прицепными вагонами конки возле павильона конечной станции «Царская площадь». Обращают на себя внимание вязаные из прутьев путеочистители паровоза. Слева на фотографии виден фрагмент здания Купеческого собрания, построенного в 1882 г. по проекту архитектора В. Николаева. В центре, позади поезда, виднеется верхняя часть железной часовни, установленной «в память спасения жизни императора Александра II 4 апреля 1866 года»



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

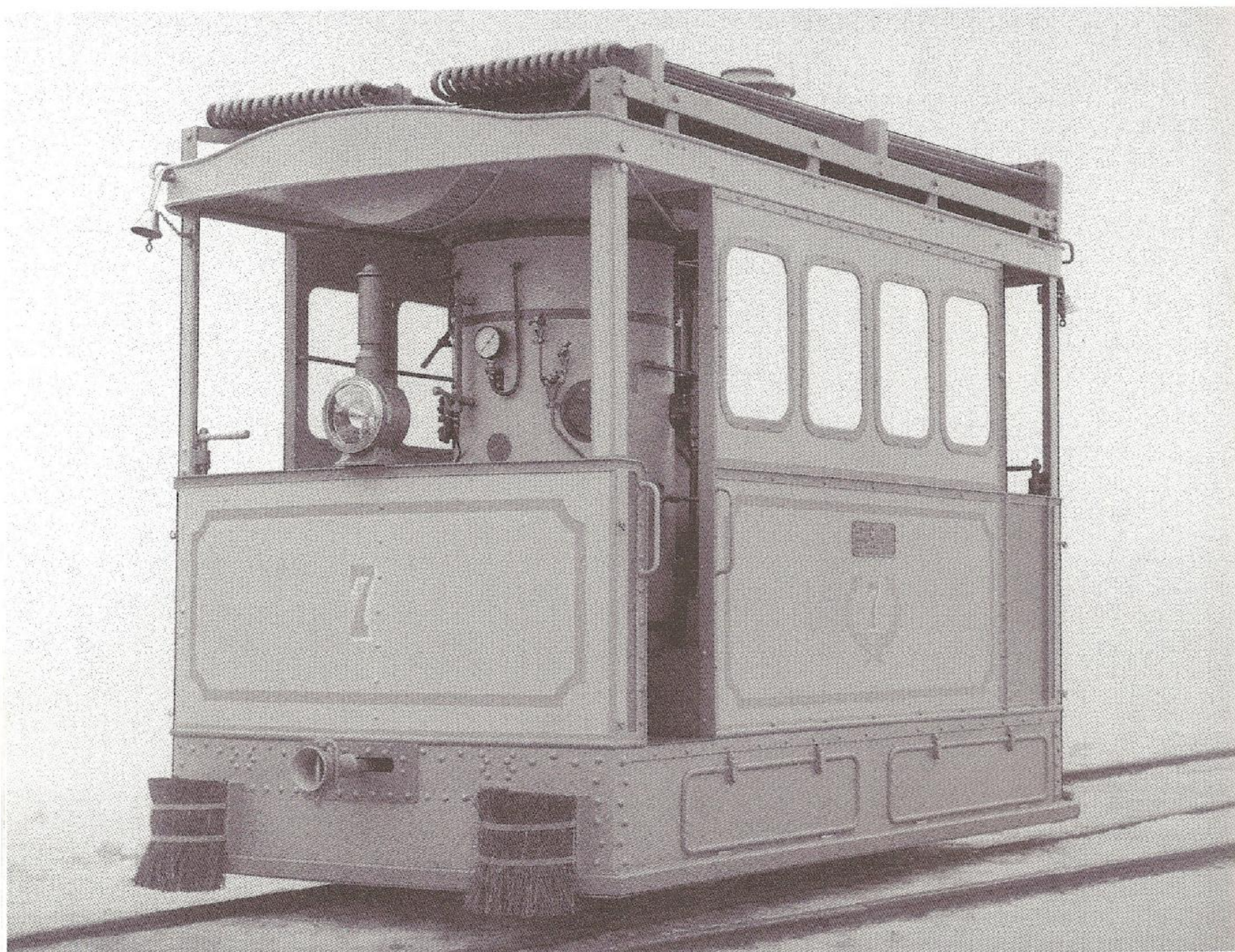


ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

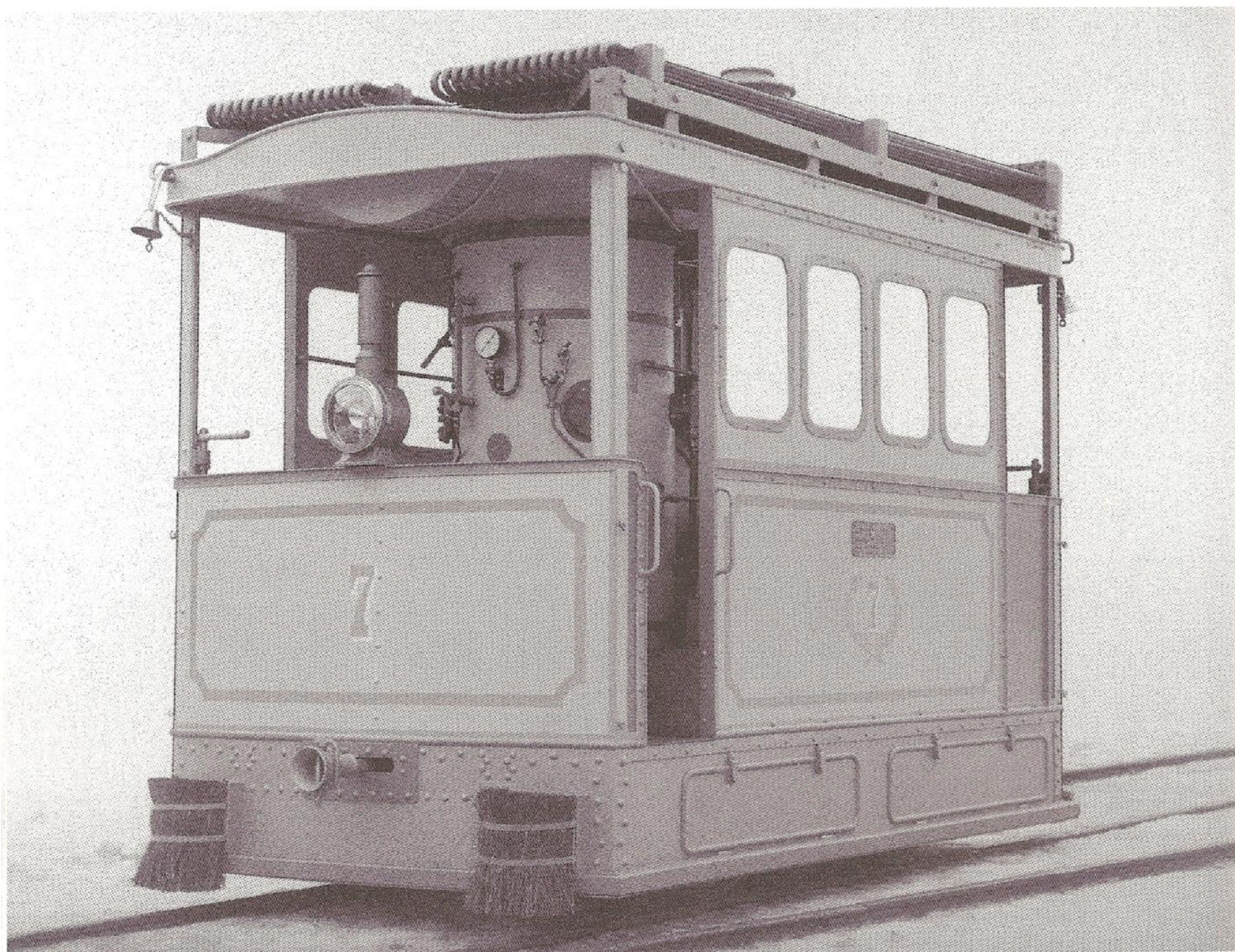


Танк-паровоз «тип 45» (городской) с конденсацией пара, построенный Коломенским машиностроительным заводом для КГЖД

1892 г.



Паровозный (двухэтажный в ширину) тип 1892 г. построен Коломенским заводом



Танк-паровоз «тип 45» (городской) с конденсацией пара, построенный Коломенским машиностроительным заводом для КГЖД

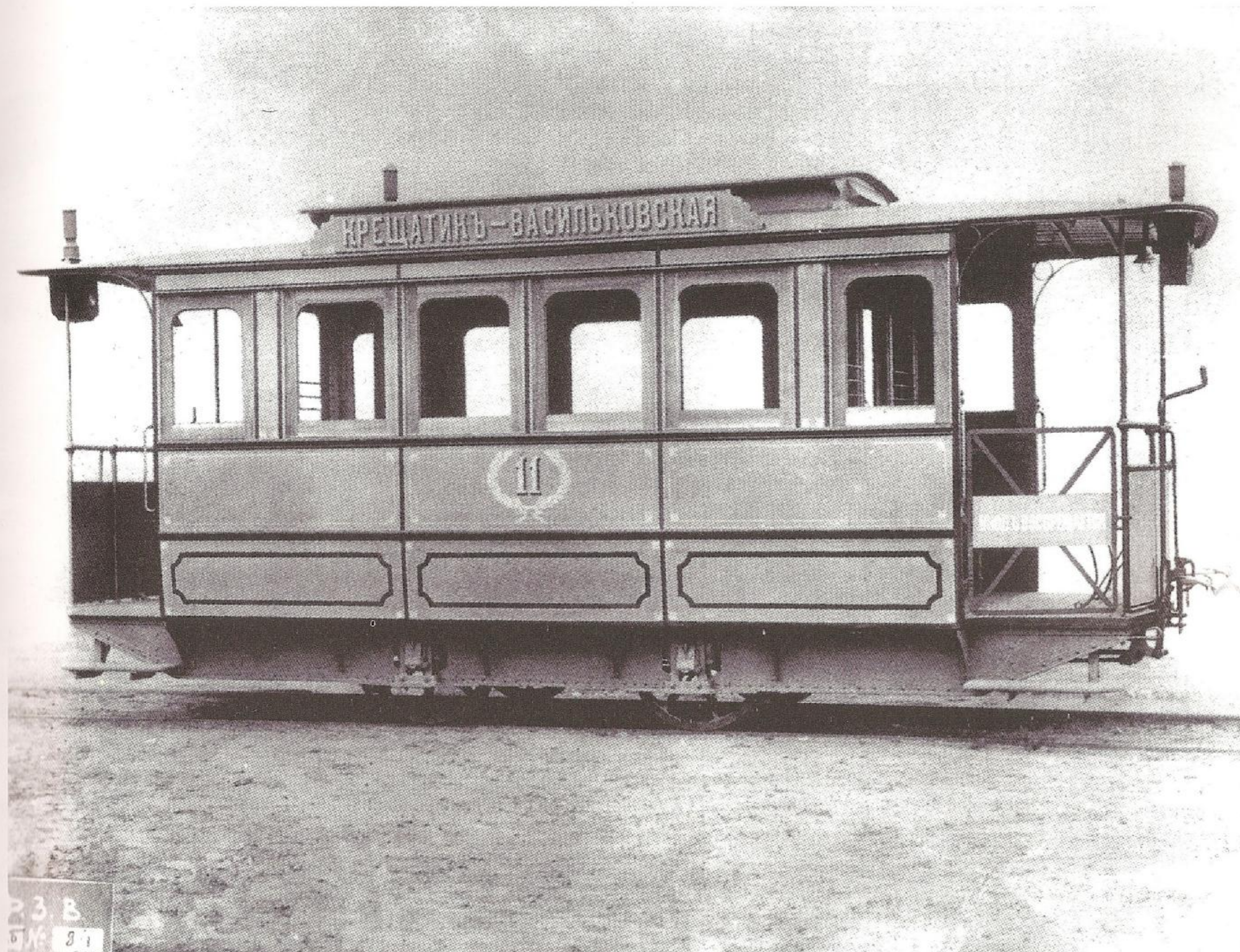
1892 г.



Паровозный (две локомотива в паре) тип 45, построенный Коломенским заводом



1892 г.

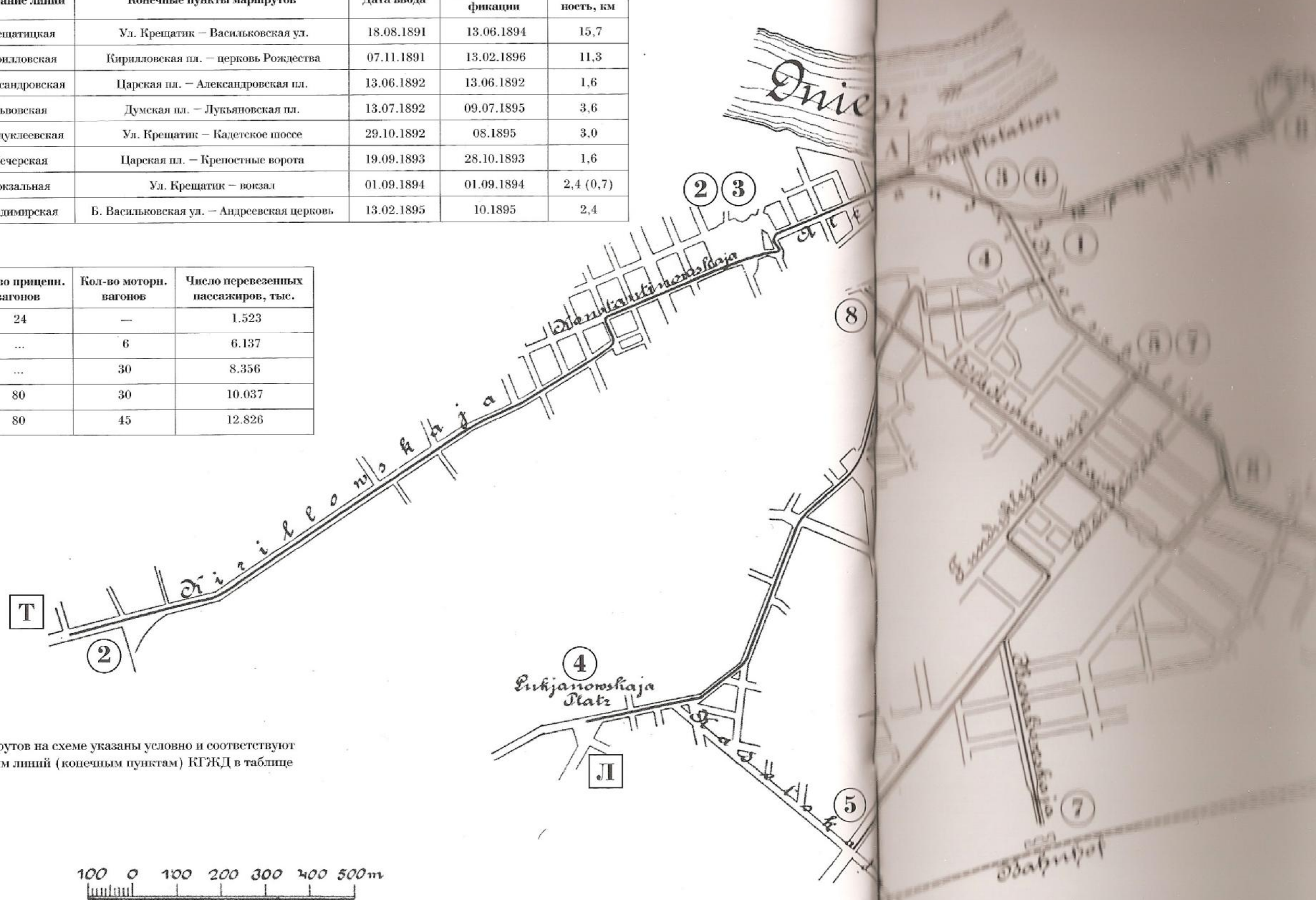


Парокопный (две лошади в упряжке) вагон КГЖД с кузовом закрытого типа постройки Коломенского завода

1891 г.

Позиц.	Название линии	Конечные пункты маршрутов	Дата ввода	Дата электрификации	Протяженность, км
1	Крещатицкая	Ул. Крещатик — Васильковская ул.	18.08.1891	13.06.1894	15,7
2	Кирилловская	Кирилловская пл. — церковь Рождества	07.11.1891	13.02.1896	11,3
3	Александровская	Царская пл. — Александровская пл.	13.06.1892	13.06.1892	1,6
4	Львовская	Думская пл. — Лукьяновская пл.	13.07.1892	09.07.1895	3,6
5	Фундуклевская	Ул. Крещатик — Кадетское шоссе	29.10.1892	08.1895	3,0
6	Печерская	Царская пл. — Крепостные ворота	19.09.1893	28.10.1893	1,6
7	Вокзальная	Ул. Крещатик — вокзал	01.09.1894	01.09.1894	2,4 (0,7)
8	Владимирская	Б. Васильковская ул. — Андреевская церковь	13.02.1895	10.1895	2,4

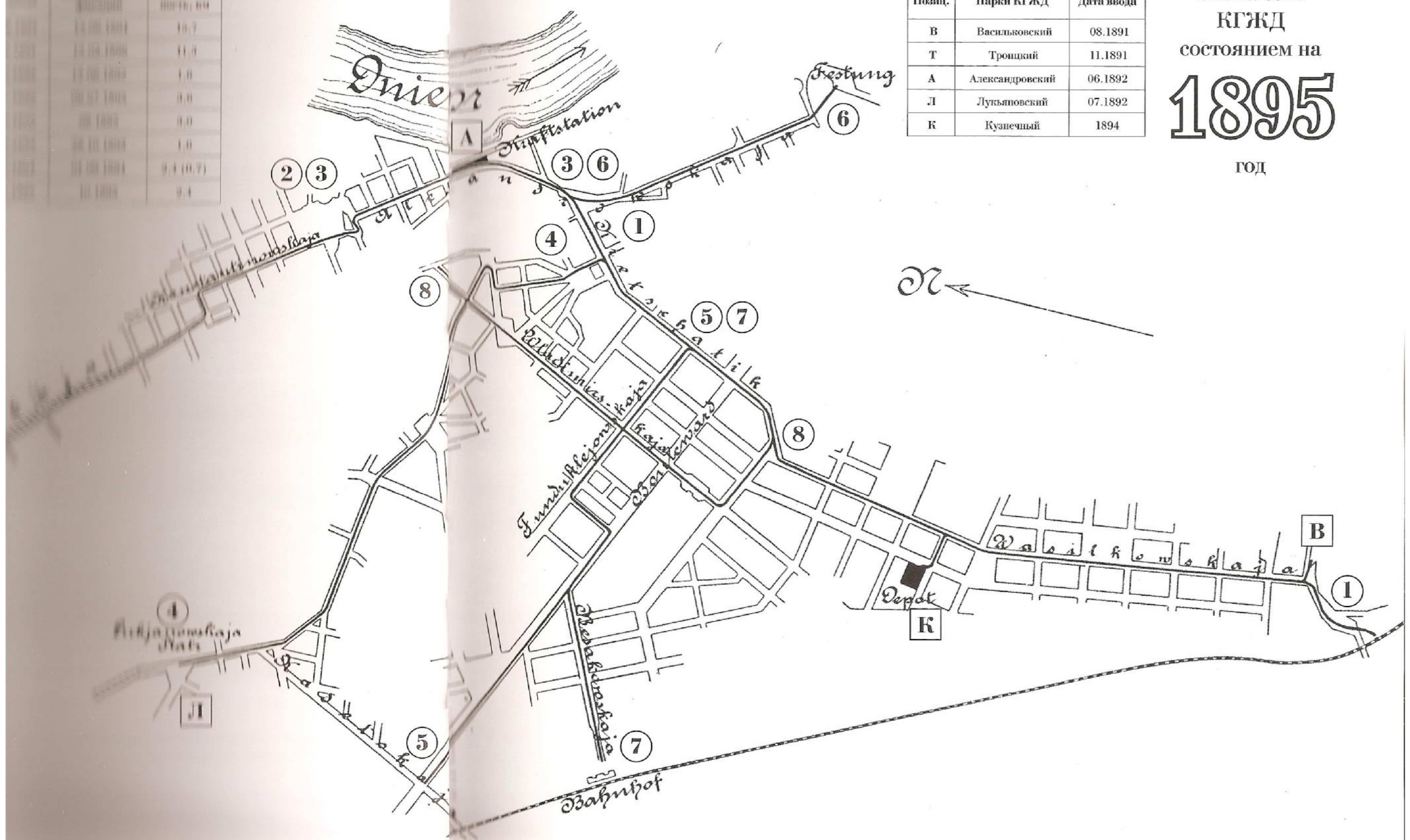
Год	Кол-во прицепн. вагонов	Кол-во моторн. вагонов	Число перевезенных пассажиров, тыс.
1891	24	—	1.523
1892	...	6	6.137
1893	...	30	8.356
1894	80	30	10.037
1895	80	45	12.826



Номера маршрутов на схеме указаны условно и соответствуют наименованиям линий (конечным пунктам) КГЖД в таблице

100 0 100 200 300 400 500m

Дата ввода	Протяженность, км
18.08.1891	10,7
13.08.1891	11,3
13.08.1891	1,0
06.07.1891	0,0
06.1891	0,0
28.10.1891	1,0
11.08.1891	9,1 (0,7)
10.1891	9,1



Позиц.	Парки КГЖД	Дата ввода
В	Васильковский	08.1891
Т	Троицкий	11.1891
А	Александровский	06.1892
Л	Лукьяновский	07.1892
К	Кузнецкий	1894

Схема сети
КГЖД
состоянием на
1895
год

Пионеры электрической тяги

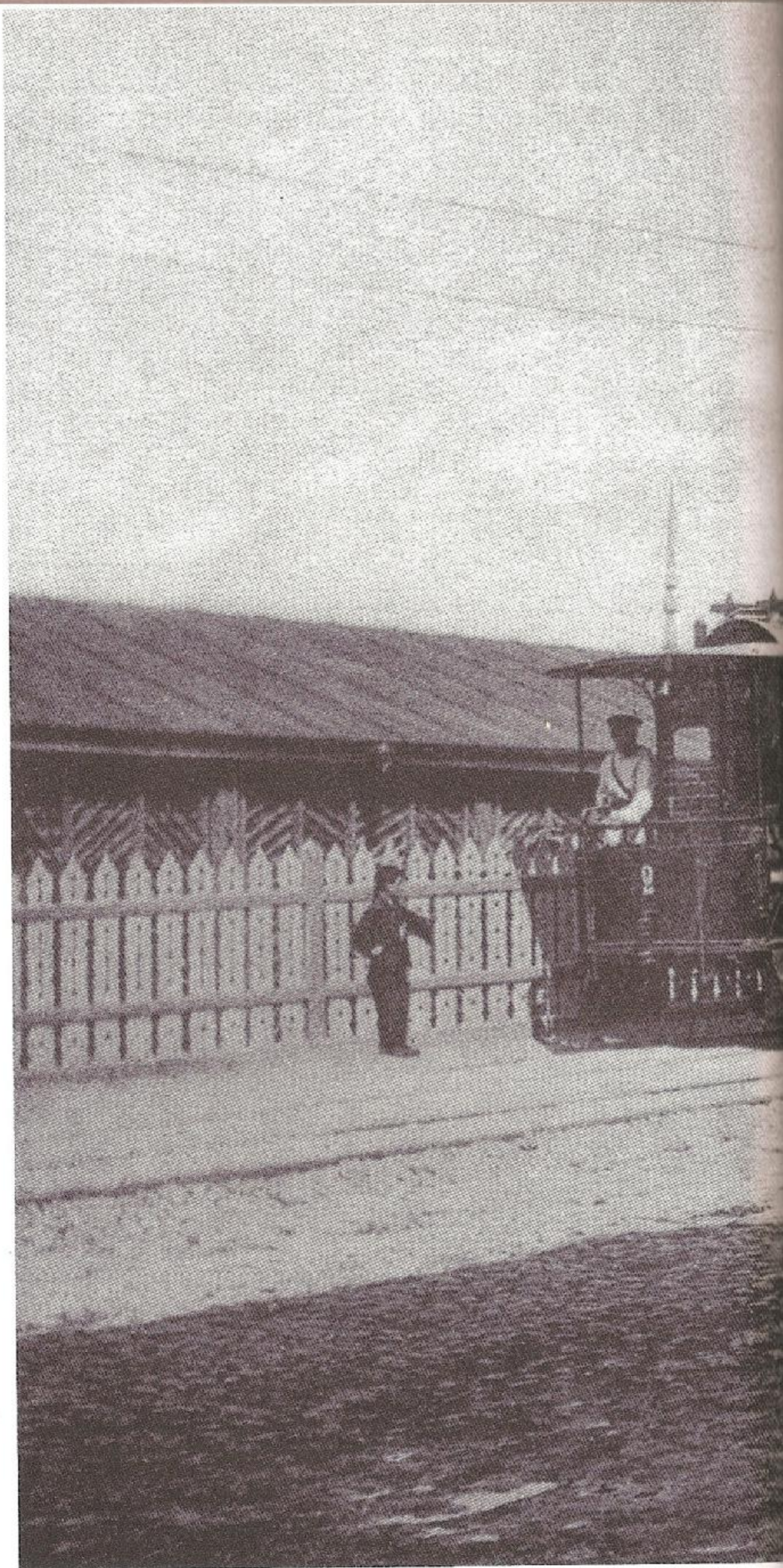
Первые шесть вагонов киевского электрического трамвая были построены КМЗ по американской модели. Для изготовления экипажной части послужил образец двухосной тележки, заказанной в Бостоне (США). Каждый вагон имел закрытый деревянный кузов, обшитый снаружи листовым железом, и крышу фонарного типа. В салоне размещались две продольные скамьи на 11 мест каждая. Освещение обеспечивали 5 ламп накаливания. Питание от контактного провода осуществлялось с помощью роликового токоприемника. Контроллеры обоих постов управления имели 8 ходовых положений и одно – для электродинамического торможения.

Два тяговых электродвигателя «Спрага» имели мощность 27 л. с. каждый при частоте вращения якоря 1150 об/мин и скорости 10 верст в час. Главной особенностью двигателей являлся их открытый, не защищенный от пыли и влаги коллектор. На колесную пару вращающий момент передавался посредством двухступенчатой зубчатой передачи.

Внешне моторные вагоны XIX века мало чем отличались друг от друга, однако имели множество различий по ходовой части и электрооборудованию. За период с 1895 по 1903 гг. Киев получал вагоны заводов «Гербрандт» (г. Кельн), «Гостынский» (г. Варшава) и «Южнорусский» (ныне «Ленинская кузница»). Некоторые модели, так называемые «микс», имели съемные стенки кузова для работы в летний период. К концу 1898 года парк КГЖД насчитывал 67 моторных вагонов, из которых 47 были с кузовом закрытого типа, 4 – открытого типа и 16 были оборудованы кузовами «микс». Имелось 77 прицепных вагонов: пароконных открытых – 15, закрытых – 24, «микс» – 19; одноконных открытых – 10, закрытых – 8 и один – с тремя лавками.

1892 г.

Первые вагоны электрического трамвая на Александровском спуске



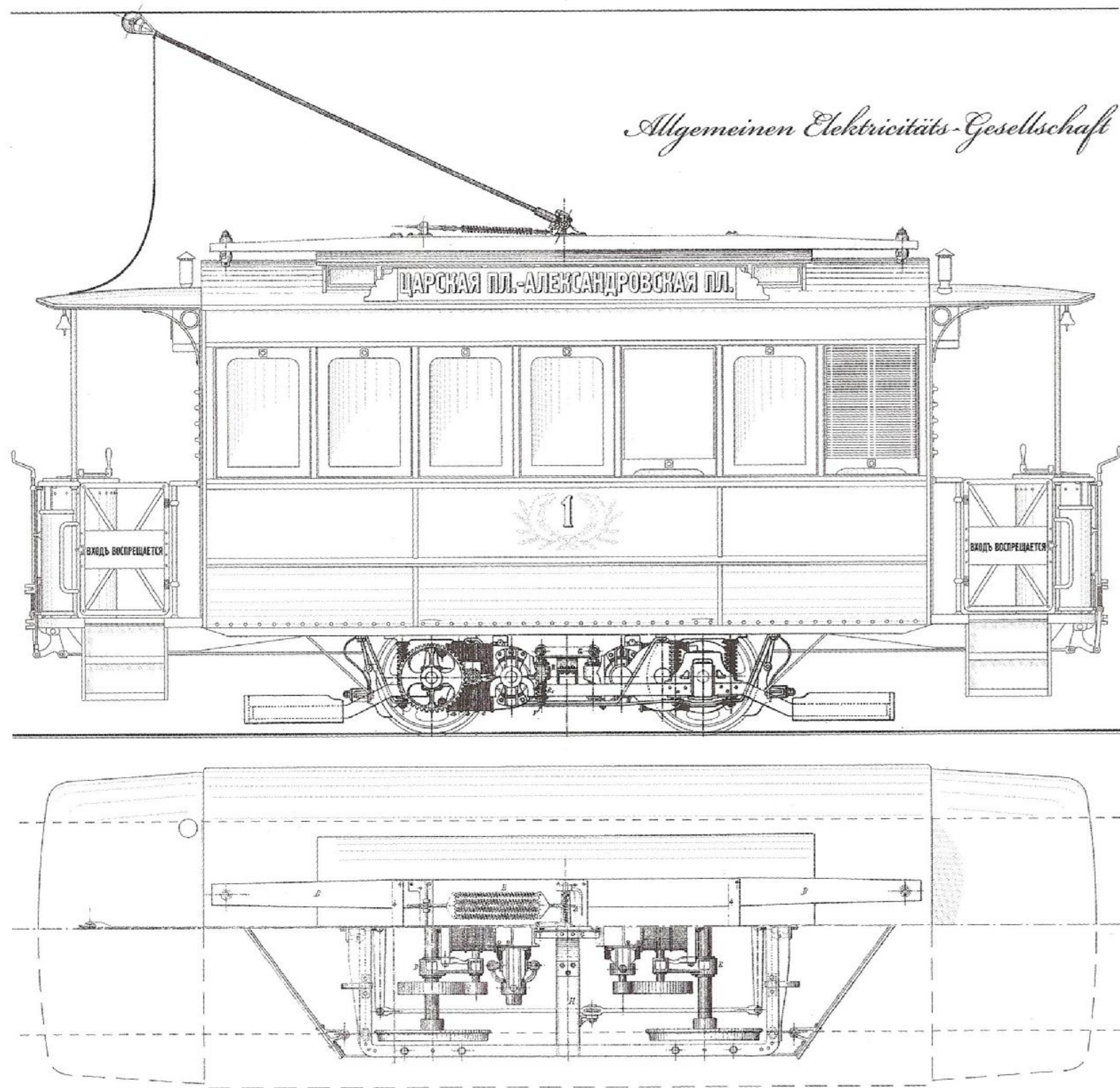
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА





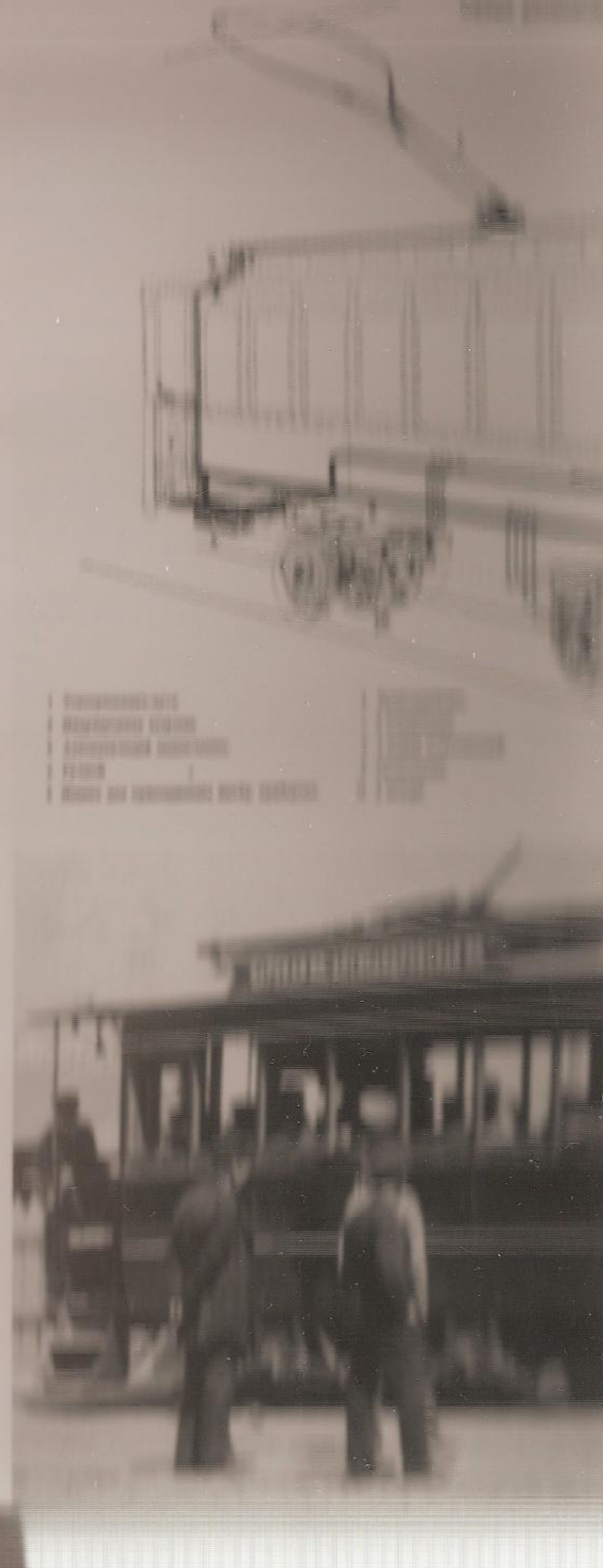
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

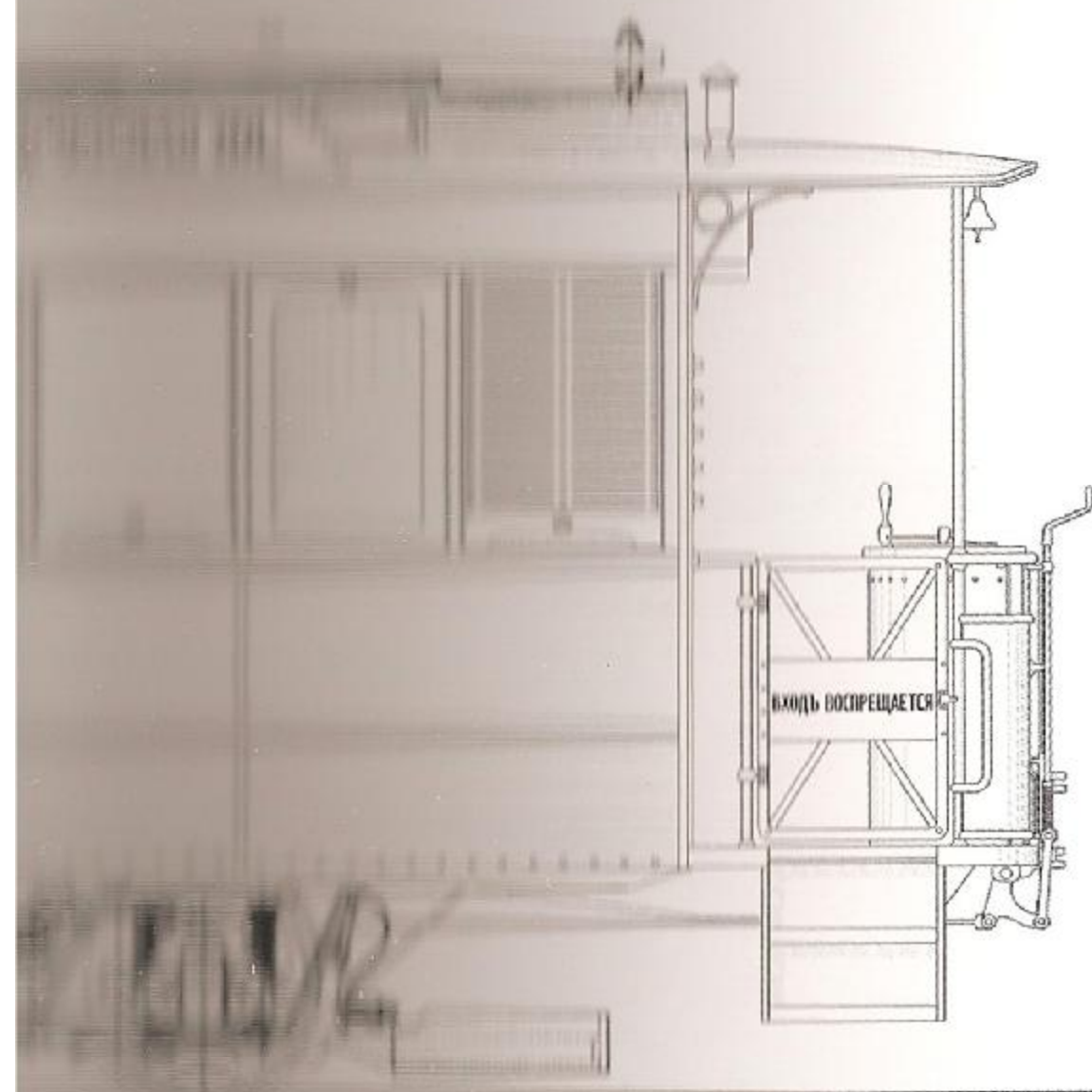


Чертеж моторного вагона, построенного Коломенским машиностроительным заводом для первой электрической линии КГЖД

1892 г.



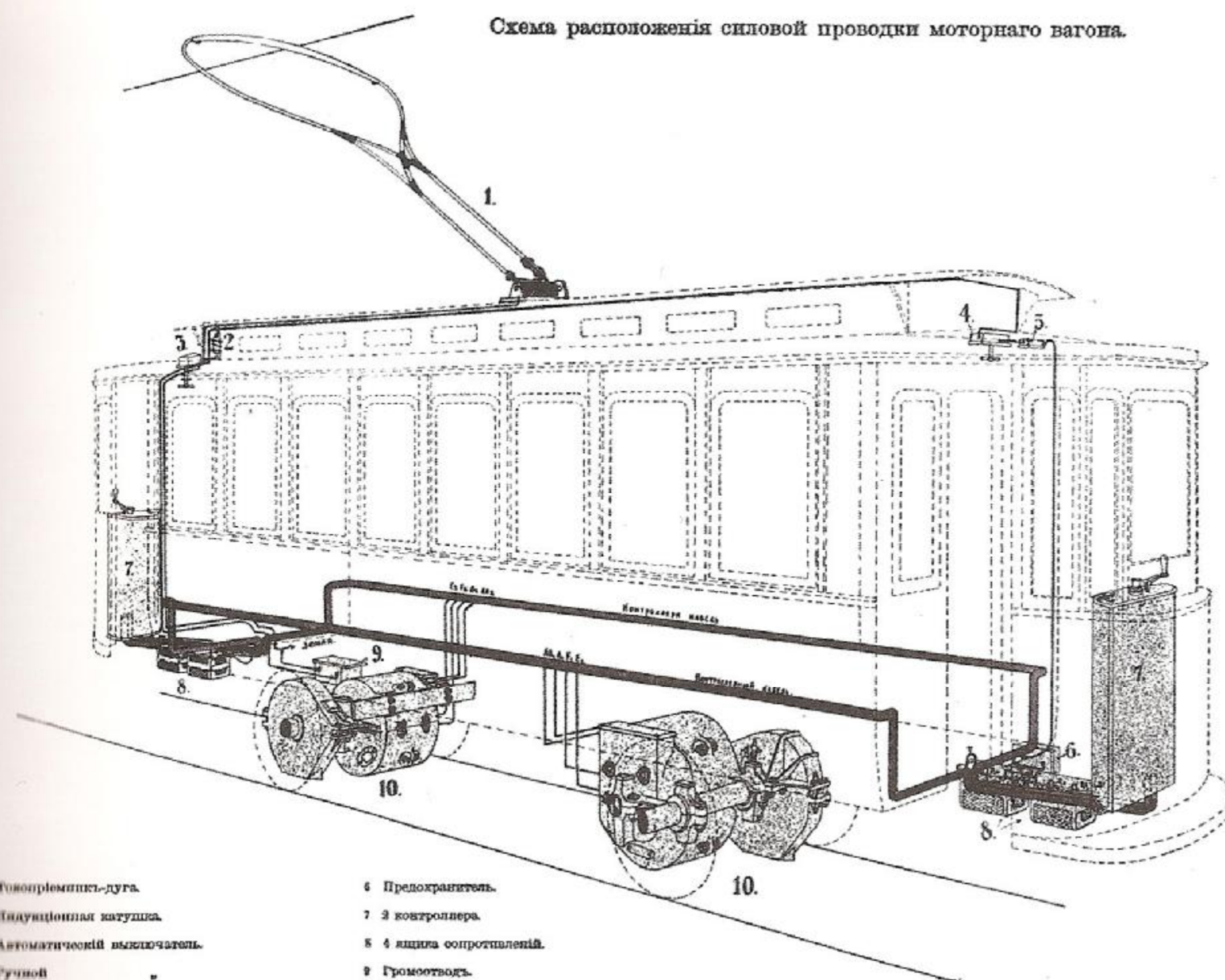
Elektromotoren-Gesellschaft



1892 г.

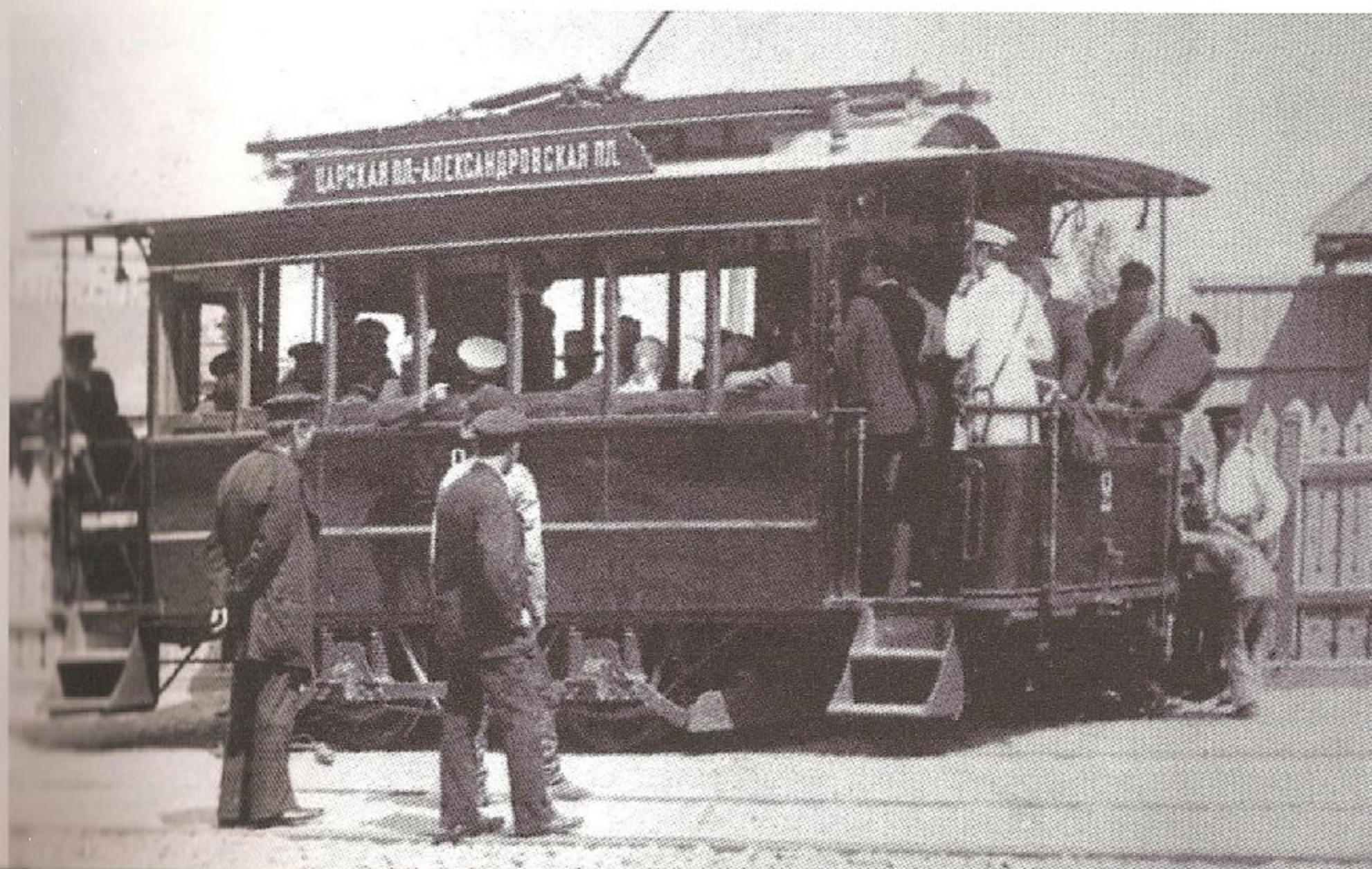
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Схема расположения силовой проводки моторного вагона.



- | | |
|---|--------------------------|
| 1 Токосъемник-дуга. | 6 Предохранитель. |
| 2 Индукционная катушка. | 7 З контролера. |
| 3 Автоматический выключатель. | 8 4 ящика сопротивлений. |
| 4 Ручной | 9 Громкоговоритель. |
| 5 Место для присоединения электр. приборов. | 10 2 мотора. |

Принципиальная
схема силового
электрооборудования
двухосного моторного
вагона



1892 г.

Моторный вагон № 2
постройки Коломенского
завода — один из шести
экземпляров первого в
России электрического
трамвая



Электрифицированная линия трамвая на Крещатике. Справа виден моторный вагон № 14 завода «Гербрандт» с прицепным пароконным. Состав направляется в сторону Большой Васильковской улицы, проезжая мимо площади Богдана Хмельницкого (современное название — Бессарабская). На фотографии просматривается последний квартал нечетной стороны Крещатика, разрушенный в 1941 году

1890-е гг.

1900-е гг.

Моторный вагон завода «Гербрандт» с прицепным пароконным вагоном. В 1900-е годы трамвайная линия была электрифицирована. На фотографии просматривается последний квартал нечетной стороны Крещатика, разрушенный в 1941 году

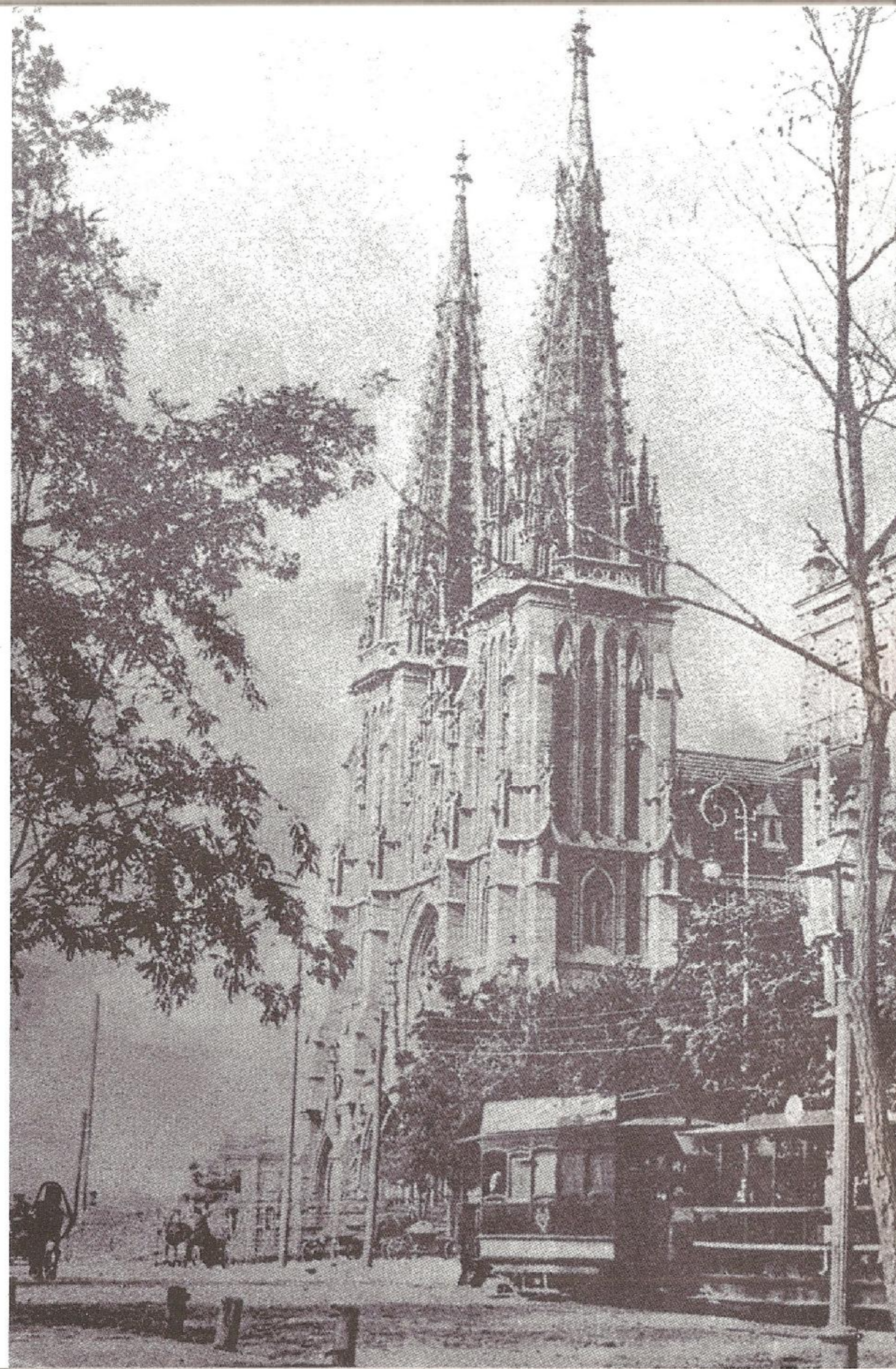


1890-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1900-е гг.

Моторный вагон завода «Гербрандт» с прицепным конечным проходит по Большой Васильковской улице. В центре фотографии возвышается костел Святого Николая, сооруженный в 1909 г. по доработанному архитектором В. Городецким проекту С. Воловского



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Изготовленный на заводе «Гербрайт», трамвайный вагон 500-й серии, курсировавший по маршруту № 7, запечатлен фотографом возле павильона станции «Никольская улица» (район современной Арсенальной площади)

1900-е гг.



Трамвай на остановке Никольской улицы. На заднем плане виден Арсенал



1900-е гг.

СРАВНЕНИЕ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Стоянка вагонов на «пяточке» Царской площади. На переднем плане вагон завода «Гербрандт»

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1900-е гг.

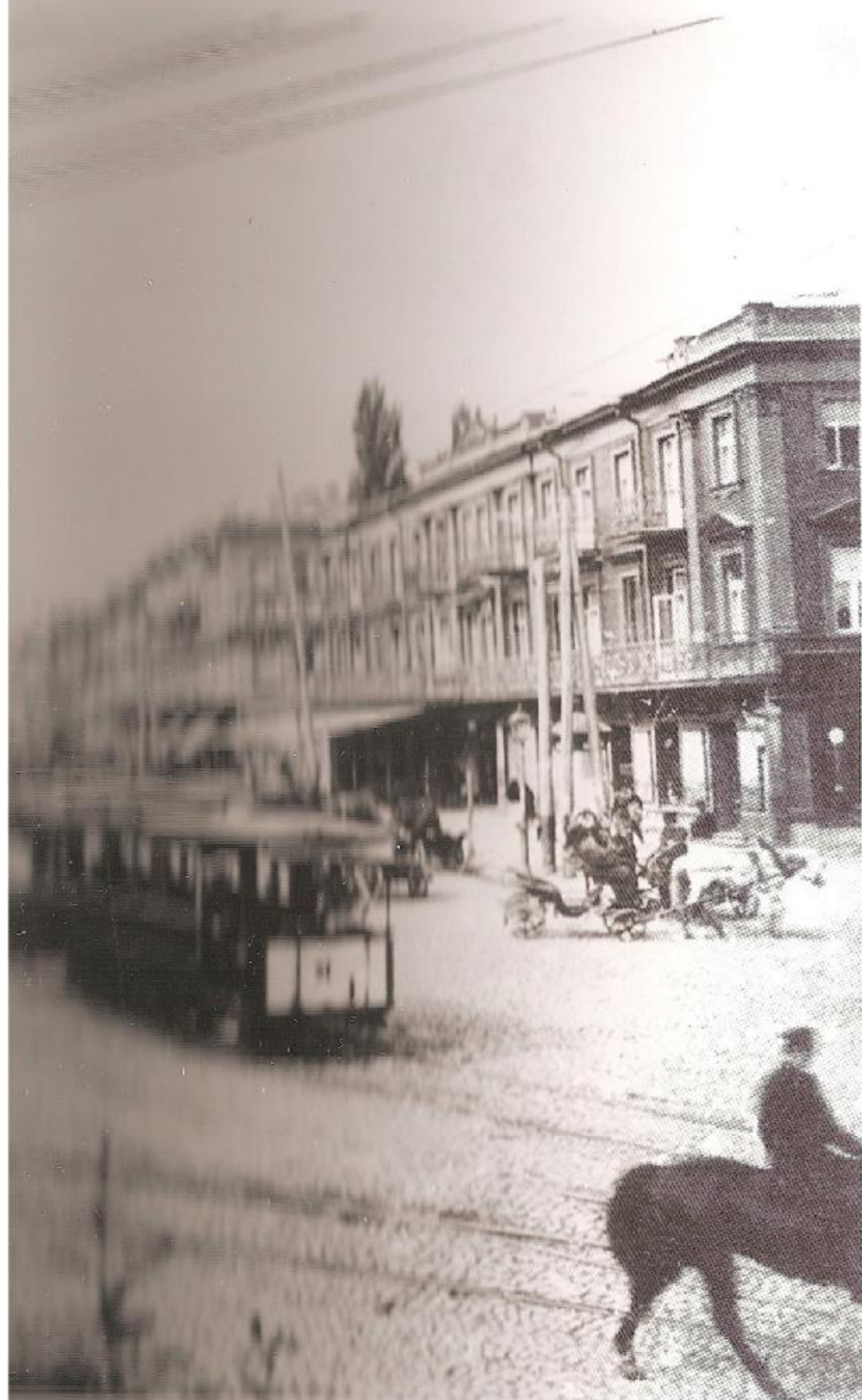


Моторные вагоны «Гербрандт» с кузовами открытого (№ 111) и закрытого (№ 503 и № 51) типов возле павильона конечной станции КГЖД на Царской площади

1890-е гг.



Трамвайная линия на улице Герцена в 1890-е гг. Вид с улицы Герцена, в направлении к улице Мухоморова. Трамвай № 111, открытый кузов, движется по рельсам. В центре кадра виден павильон конечной станции КГЖД. На заднем плане — здания沿街.



1890-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Трамвайная линия по улице Банковой: вагон завода «Гербрандт» остановился около знаменитого «дома с химерами». Особняк архитектора В. Городецкого, построенный в 1902-1903 гг. в стиле модерна, оформлен великолепными скульптурами Е. Саля

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1900-е гг.

33



Моторный вагон «Гербрандт» № 45 открытого типа следует по
Крестьянку в составе с прицепным пароконным

1900-е гг.



Моторный вагон № 45, следующий по Крестьянку в составе с прицепным пароконным



1900-е гг.

УЛИЦА УЛИЦАХ КИЕВА



Кієвъ.—Кієв. № 64.
Подоль. Александровская ул. ц. Рождества.
Podole. Rue Alexandrovskaya. Eglise de la Nativité.

Моторный вагон КГЖД, следующий по Александровской улице,
запечатлен на фоне здания церкви Рождества на Подоле

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1903 г.

35



Участок Дачной линии в Пуду-Водице после его электрификации в 1904 году. Ныне эта трасса — одна из старейших действующих — входит в состав 12-го маршрута

1920-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Киевский трамвайный парк № 1
основан в 1901 году. На протяжении
лет он занимал различные территории
в центре и на окраинах города. В 1950
году парк переехал на нынешнее
место, а в 1955 году в нем
произошло первое столкновение

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1920-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



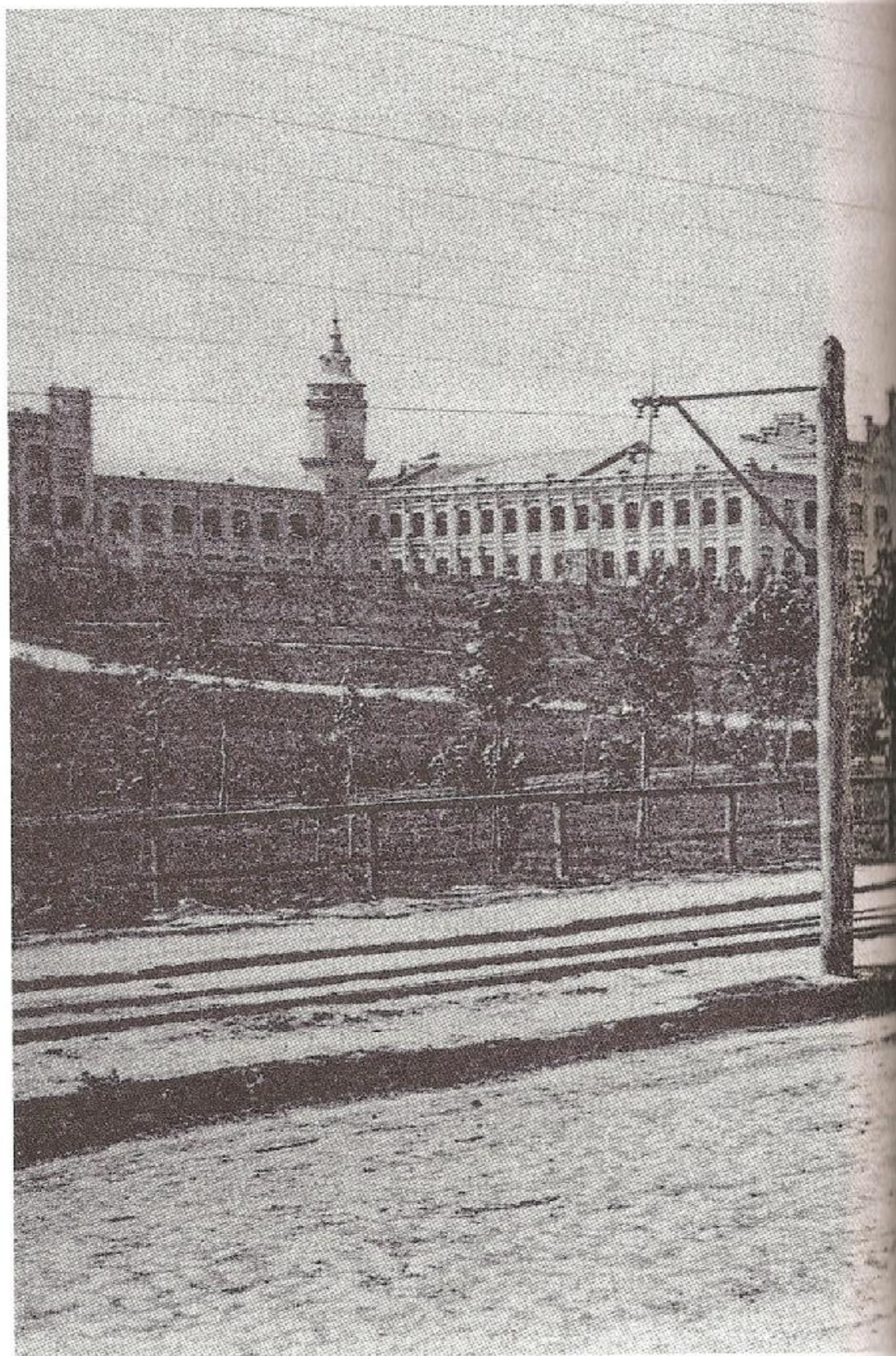
Участок Лукьяновской линии КГЖД — так называемая «Киевская Швейцария» — был открыт в 1904 году. Линия существовала до конца 1920-х годов. На фотографии запечатлены вагоны, следующие от улицы Малой Дорогожичской (теперь Герцена) по безымянной дороге в сторону военных лагерей (ныне район Сырецкого парка). Выше видны колокольня (архитектор Григорович-Барский, 1769 год; разобрана в 1936 году) и церковь (XII—XVIII вв.) бывшего Кирилловского монастыря, упраздненного по указу Екатерины II в 1786 году и преобразованного в 1803 году в Кирилловское богоугодное заведение для содержания умалишенных

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

В начале XX века, кроме городского трамвая, принадлежавшего Обществу КГЖД, в Киеве работало еще несколько самостоятельных трамвайных предприятий. Они обслуживали пригородную зону: Святошин, Демеевку, Соломенку, Никольскую слободку и Бровары.

Святошинская линия трамвая была основана в 1900 году предпринимателем А. Кумбари. Однопутная трасса с разъездами имела протяженность 9,6 км и ширину колеи 1000 мм. Рельсовые пути проходили по обочине Брест-Литовского шоссе (ныне проспект Победы) от Триумфальных ворот у Кадетского шоссе (ныне Воздухофлотский проспект) до дачного поселка Святошин. Вначале движение осуществлялось четырьмя вагонами конной тяги. Вскоре линию выкупило немецкое акционерное общество «Братья Ламайер и К^о», и в 1901 году состоялся переход на электрическую тягу. Фирма имела собственную электростанцию, ремонтные мастерские и парк из 11 моторных и 14 прицепных двухосных вагонов.

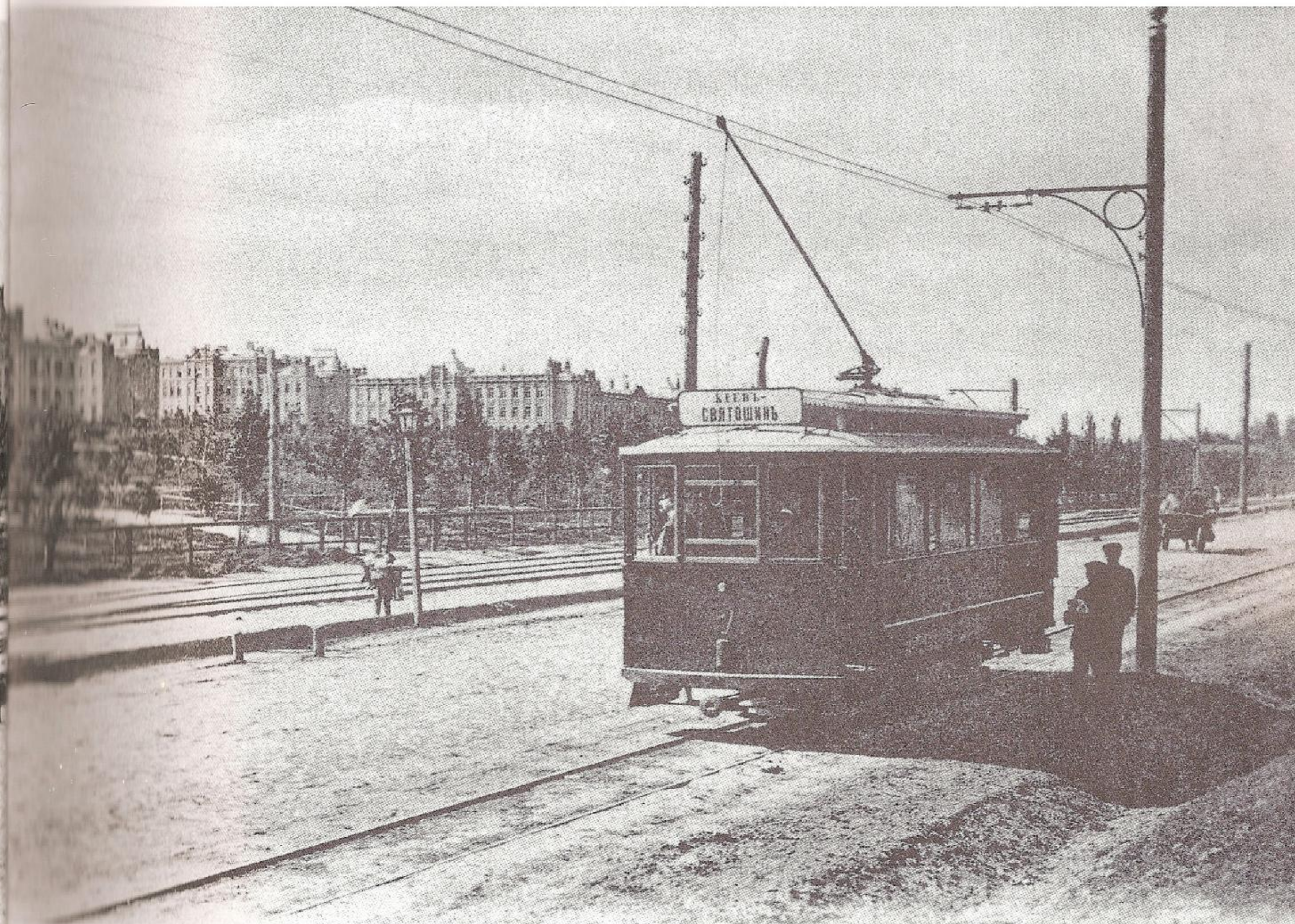
В 1914 году Святошинское предприятие поступило в ведение Киевского земства. В период Гражданской войны эта линия использовалась для нужд фронта, в том числе для оперативной переброски войск. 7 июня 1920 года отступавшими польскими войсками были сожжены два деревянных моста на шоссе. Находящийся между мостами участок пути с парком и мастерскими оказался изолированным. Вскоре после восстановления линия вошла в состав коммунальных предприятий города. В мае 1924 года была завершена перешивка метровой колеи на стандартную (городскую), и в результате появилось прямое сообщение Святошина с Евбазом (ныне пл. Победы). Старые узкоколейные вагоны за ненадобностью передали для дальнейшей эксплуатации в Нижний Новгород. Ширококолейная Святошинская линия прекратила свое существование в начале 1980-х годов, не выдержав конкуренции с троллейбусом и метро.



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Вагон № 7 узкоколейной трамвайной линии Киев — Святошин проходит мимо корпусов Киевского политехнического института (КПИ), построенных на рубеже XIX—XX вв. по проекту академика архитектуры И. Китнера. На противоположной стороне Брест-Литовского шоссе видны рельсы городского маршрута № 6 (Воскресная площадь — Политехникум)

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1900-е гг.



Київ — Kiev

Окрестности Києва съ типами.

На конечной станции в Святошині. Следующие в Киев пассажиры, создавая по замыслу фотографа «жанровую сценку», живописно выстроились возле трамвайного вагона № 5 частной узкоколейной линии

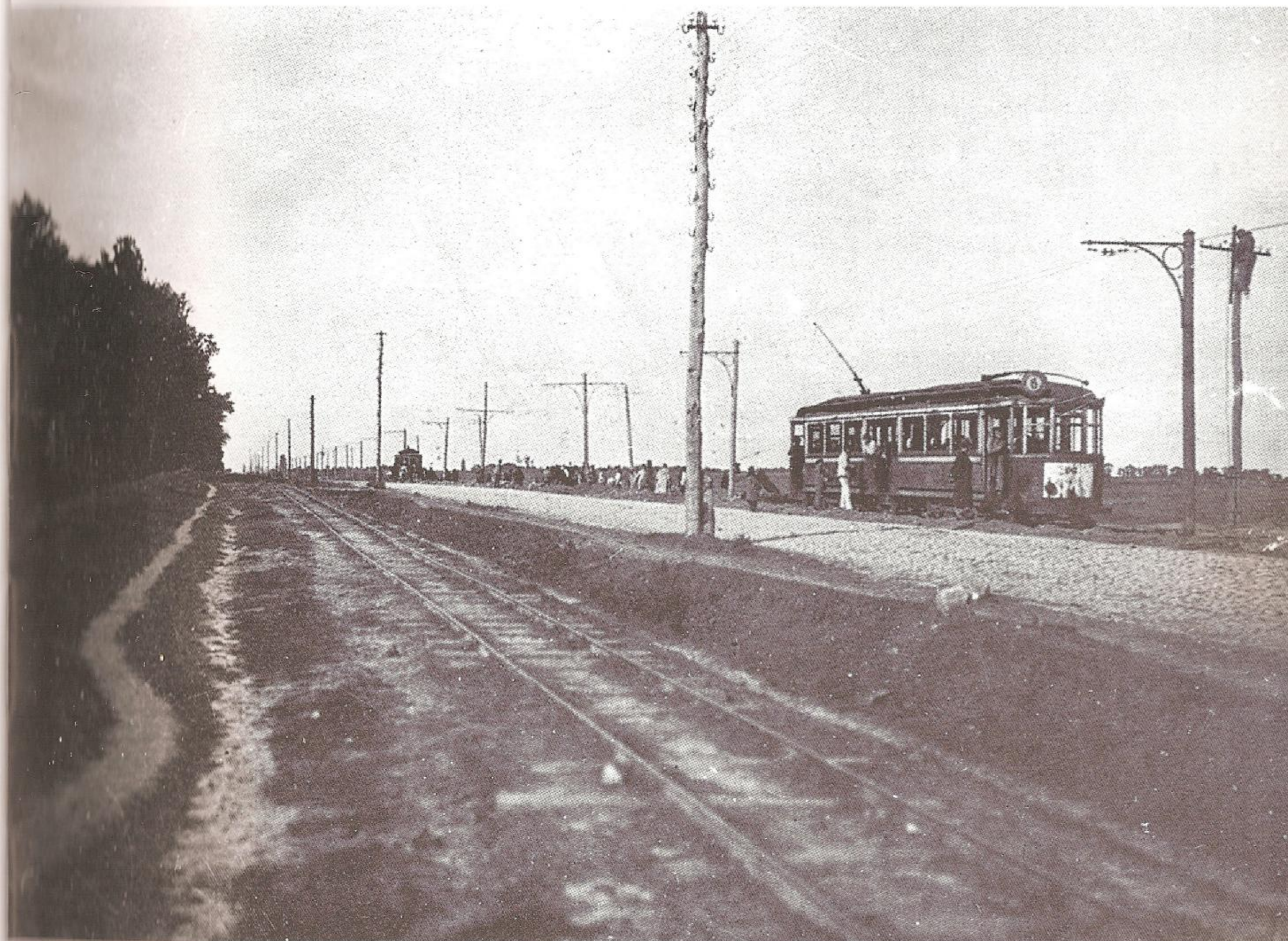
1900-е гг.





1900-е гг.

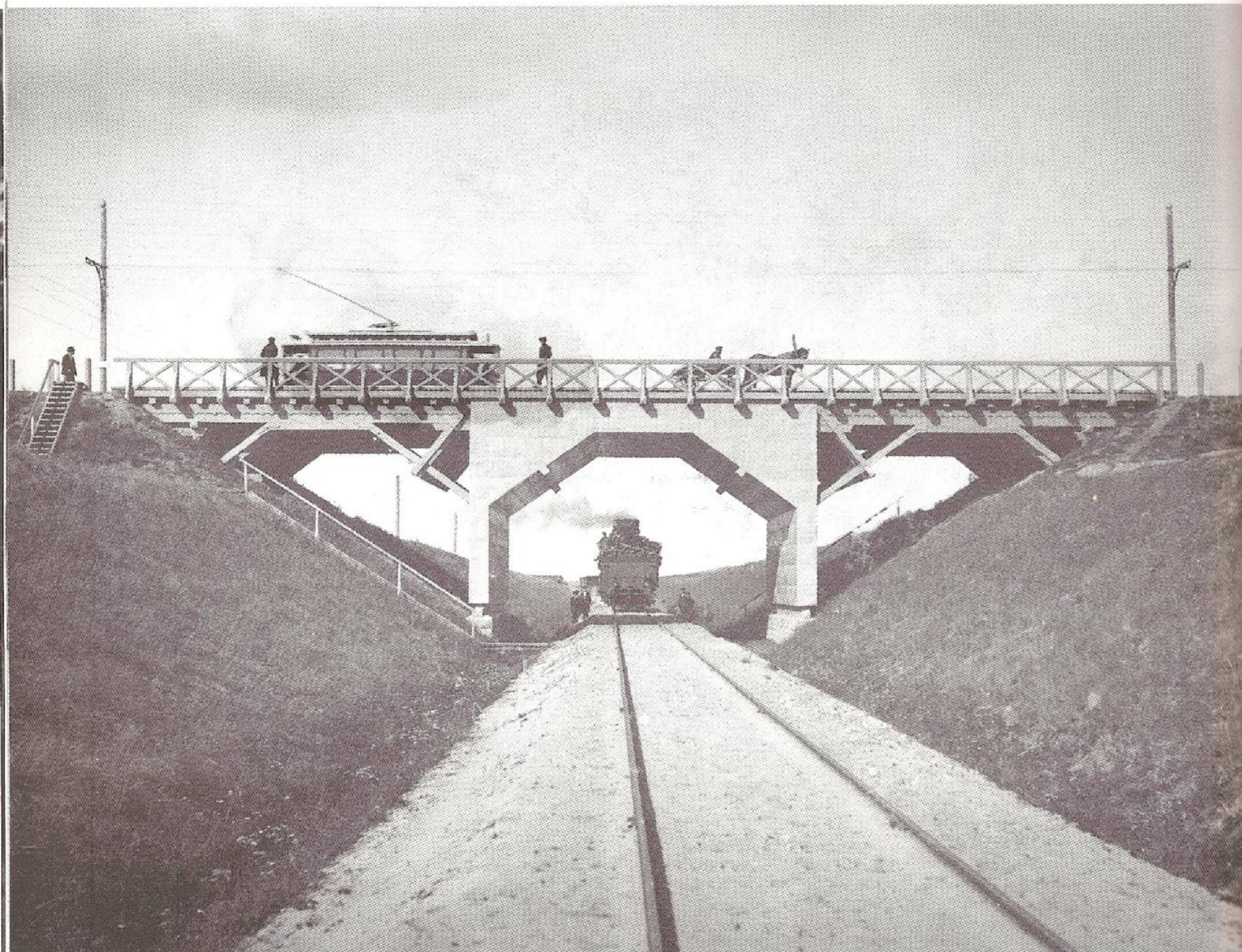
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Метровая колея заброшенной Святошинской линии. Справа виден «пульман» маршрута № 6, следующий по новому городскому участку

1920-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Деревянный путепровод Брест-Литовского шоссе над железнодорожным полотном на 13-й верете ковельского направления (район нынешней станции Святошин). Сверху виден проходящий трамвай Святошинской линии

1900-е гг.



Мостовий проїзд № 10 над залізничною колією. Фотографія зроблена на вулиці Святошинській. Мостовий проїзд зроблено в 1900 році



1900-е гг.



Моторный вагон № 20 постройки завода «Гербрандт» следует по Кадетскому шоссе на фоне здания, ныне известного как генеральный штаб Министерства обороны Украины

1910-е гг.





Кадетская линия трамвая представляла собой отдельную ветку, проходившую от Кадетского корпуса до Триумфальных ворот (ныне район Воздухофлотского моста). Одноколейная линия длиной 1,6 км с тремя разъездами, деревянным мостом и собственным «вагонным сараем» была построена предпринимателем Д. Марголиным и использовала вагоны, ремонтную базу и электроэнергию Общества КГЖД. Движение одного единственного вагона по этой линии началось 9 августа 1908 года. Начиная с 7 октября 1916 г. вагоны стали ходить до Военного училища, а в апреле 1918 г. трасса была продлена до поселка Чоколовка (район нынешней Севастопольской пл.). Тариф на поездку от одного конечного пункта до другого составлял 35 копеек, так как длина линии увеличилась до 3,5 км и время поездки составляло 35 минут. Год спустя из-за малого количества пассажиров движение трамвая по Кадетскому шоссе прекратилось.

1908 г.

Вагон трамвая в районе конечной станции у Владимирского кадетского корпуса, названного в честь великого князя Владимира Александровича. Здание сооружено в 1847–1857 гг. под руководством архитектора И. Штрома



Транспортировка вагонов Демеевского трамвая по временной соединительной ветке в одном уровне с железнодорожным полотном

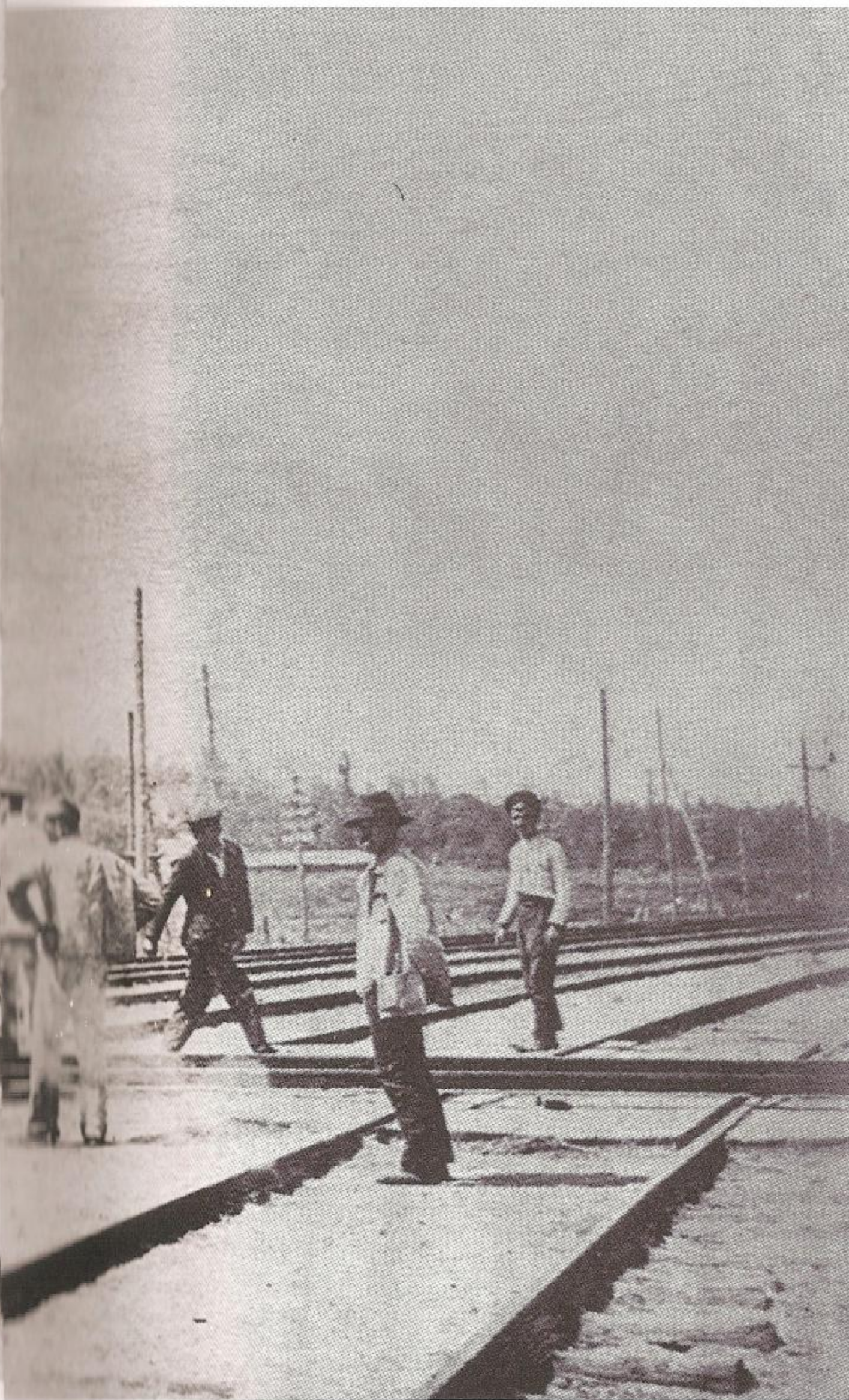
1910-е гг.





1910-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Демеевский трамвай. В начале XX века Демеевка была юго-западным предместьем Киева. В 1904 г. появилось предложение проложить туда трамвайную линию. Она должна была пройти от железнодорожного переезда напротив конечной остановки городского трамвая (район Лыбедской пл.) вдоль Васильковской военно-транспортной дороги (ныне часть Васильковской улицы и проспекта 40-летия Октября) до Ореховатских ворот (Голосеевская площадь). Предприниматели Давид Марголин и Марк Бродский заключили договор с Киевской уездной управой на устройство Демеевской ветки трамвая с концессией на 50 лет. Она была открыта 19 июня 1910 года. На маршруте действовали два участка со стоимостью проезда 5 копеек. Вагоны курсировали с интервалом в 10 минут.

В 1913 году, согласно дополнительному соглашению, были построены две ветки на юг от основной магистрали – по Большой Китаевской ул. до проезда на Лысую гору, а также по Саперной ул. (ныне Саперно-Слободская) к проходу на станцию Московско-Киево-Воронежской железной дороги (ныне станция Киев-Московский).

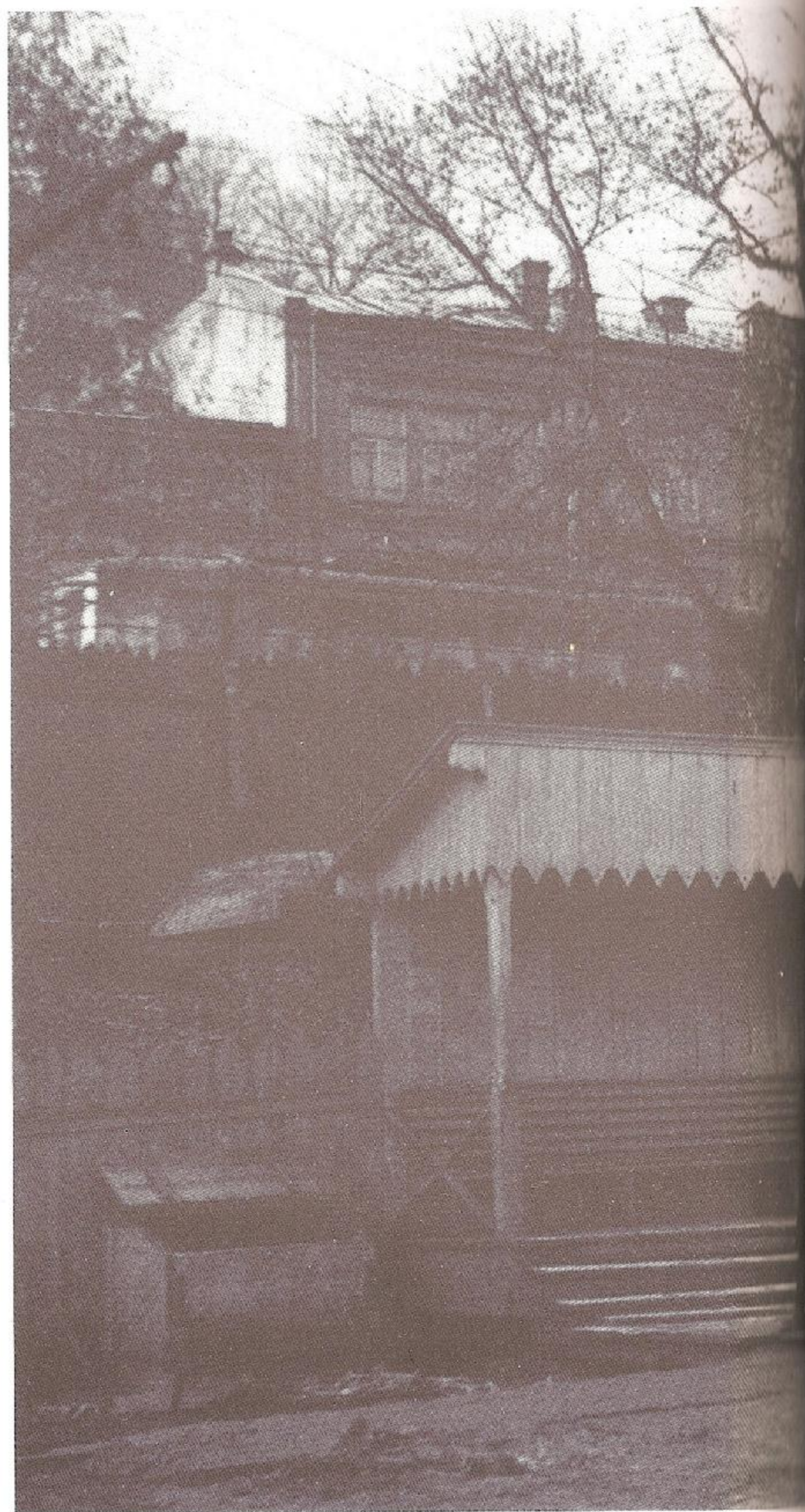
Длина всей Демеевской линии составляла 6 км (все участки строились однопутными с разьездами). Парк состоял из шести двухосных моторных вагонов фирмы MAN и одного персонального вагона-люкс для служебных поездок владельца – Д. Марголина. Предприятие имело собственную электростанцию и депо, помещение которого в 1927 г. было отдано под Всесоюзный трамвайный музей. В 1922 г. все хозяйство было передано городу. Вагон-люкс был переоборудован в образцовый – для перевозок официальных делегаций, а позднее – в передвижную лабораторию для испытания электрооборудования подвижного состава. После восстановления пути в 1926 году Демеевская линия была соединена с общегородской сетью посредством участка через Берлизовы огороды и стала частью нового маршрута № 10. Пути вдоль Б. Китаевской ул. и на Саперной слободке были демонтированы.

Слободской мототрамвай. Административно все поселки Киевского левобережья в 1903–1923 гг. принадлежали Никольско-Слободской волости Остерского уезда Черниговской губернии. Среди слободок самой большой были Никольская (Микільська) и административно подчиненная ей Предмостная (ныне Гидропарк). На юго-восток от слободок располагался дачный поселок Дарница, а через 20 км на восток от Киева – Бровары. До революции слободки были в основном местом проживания семей рабочих киевских заводов, мастеровых и ремесленников. По Броварской трассе в летние лагеря и на полигоны ежегодно выезжали подразделения воинских частей.

Еще в 1903 г. рассматривался проект строительства электрической железной дороги из Киева в Предмостную и Никольскую слободки, Старую Дарницу и Новую Дарницу, поселок Бровары. В 1910 году инженер В. Тимченко по договору с губернским земством получил концессию на устройство линии Киев – Бровары, однако в окончательном проекте электрическая тяга была заменена бензомоторной. Строительство однопутки стандартной колеи велось от ж/д станции Дарница в направлении слободок и Киева. Параллельно производилось расширение слободской дамбы, осуществлялись расчистка и спрямление дарницкой лесной дороги. Первые автодрезины (мотовагоны) на 15 пассажиров были заказаны в Лондоне. Пробное движение по участку Дарница – артиллерийские лагеря состоялось в декабре 1911 года, а через несколько месяцев открылось регулярное пассажирское сообщение между Дарницей и слободками. На линии курсировали три мотовагона с прицепами.

1920-е гг.

Павильон конечной станции мототрамвая, расположенный вблизи Почтовой площади. Выше виден спускающийся от площади им. III Интернационала (теперь Европейская) электрический трамвай





ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

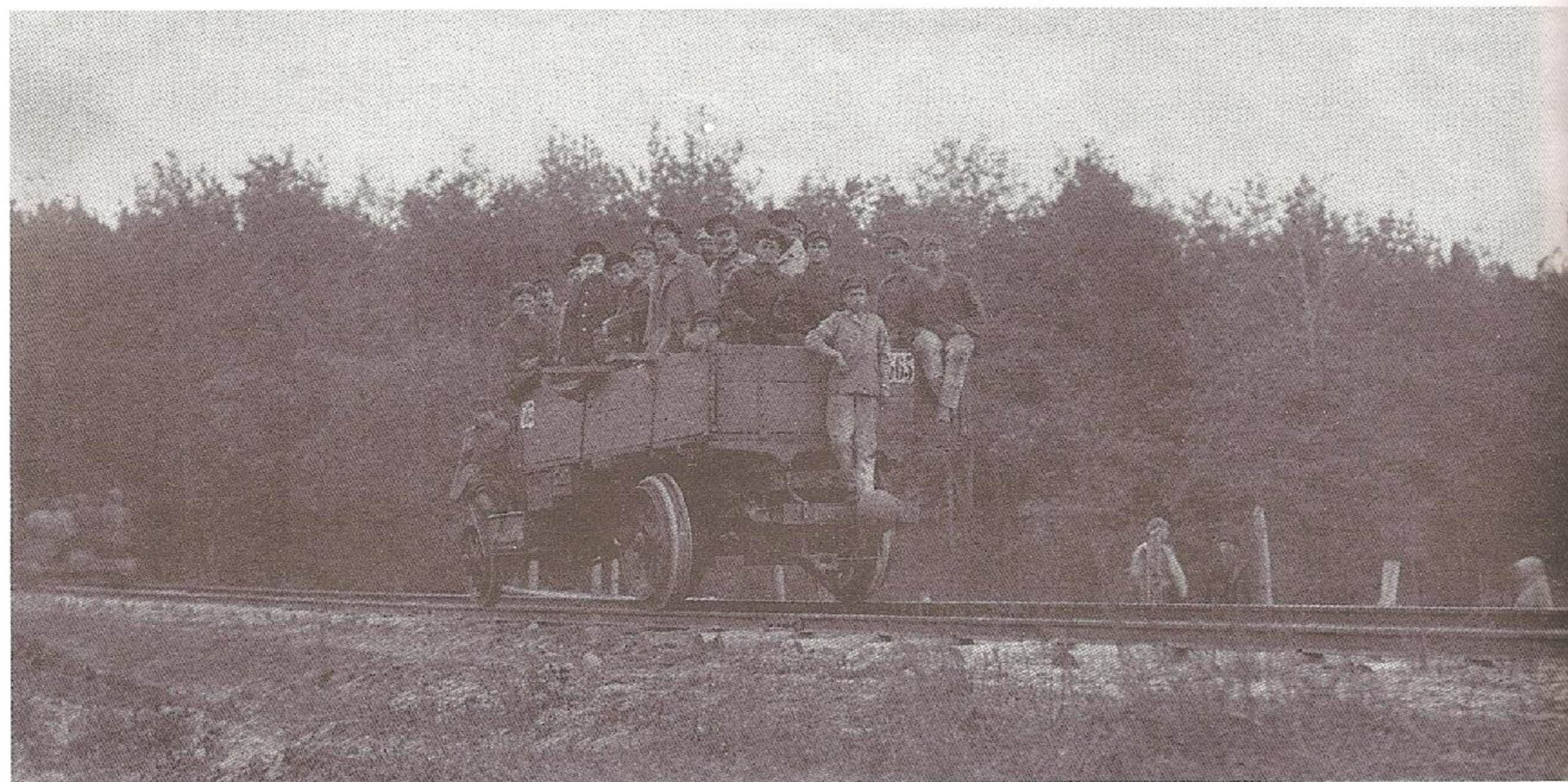
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1914 г.

Английский мотовAGON
образца 1912 года с
прицепкой одноконного
типа запечатлен на
станции Слободского
мотограмва.
Это редчайшее
фото обнаружено
А. В. Возницким в
фондах Гарвардского
университета

Внизу: грузовик на
железнодорожном ходу
торфовозной линии
Пуца-Водица — Буча.
Шасси подобных
этого автомобилей
были использованы
при постройке новых
мотовагонов КТЗ в
1925 году



Трамвай на улицах Киева

Трамвай на улицах Киева



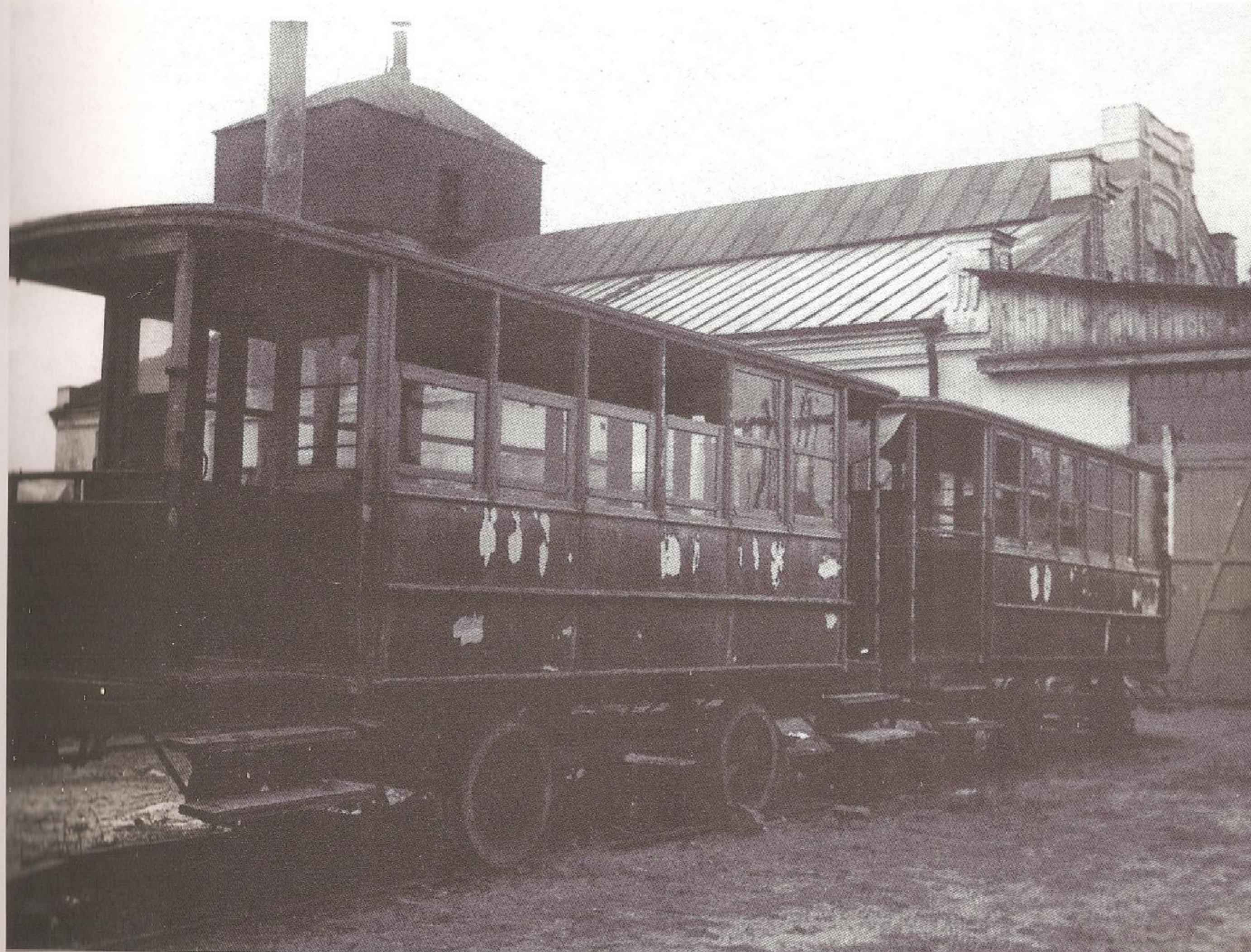
1914 г.

Английский мотовAGON
образца 1912 года с
прицепкой однокошного
типа запечатлен на
станции Слободского
мототрамвая.
Это редчайшее
фото обнаружено
А. В. Волницким в
фондах Гарвардского
университета

Винув: грузовик на
железнодорожном ходу
торфовозной линии
Пуща-Водица — Буча.
Шасси подобных
этому автомобилей
были использованы
при постройке новых
мотовагонов КТЗ в
1925 году



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Прицепные вагоны Слободского мототрамвая на территории трампарка
им. Фрунзе. Эти экземпляры дореволюционного образца имели алюми-
ниевую обшивку кузова

1930-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Такой вид имели грузовые автомобили на рельсовом ходу до переоборудования их в мотовагоны Слободского трамвая (см. ниже по тексту).
На фото показан погрузочный участок промышленной железнодорожной ветки Пуша-Водица — Буча

1920-е гг.

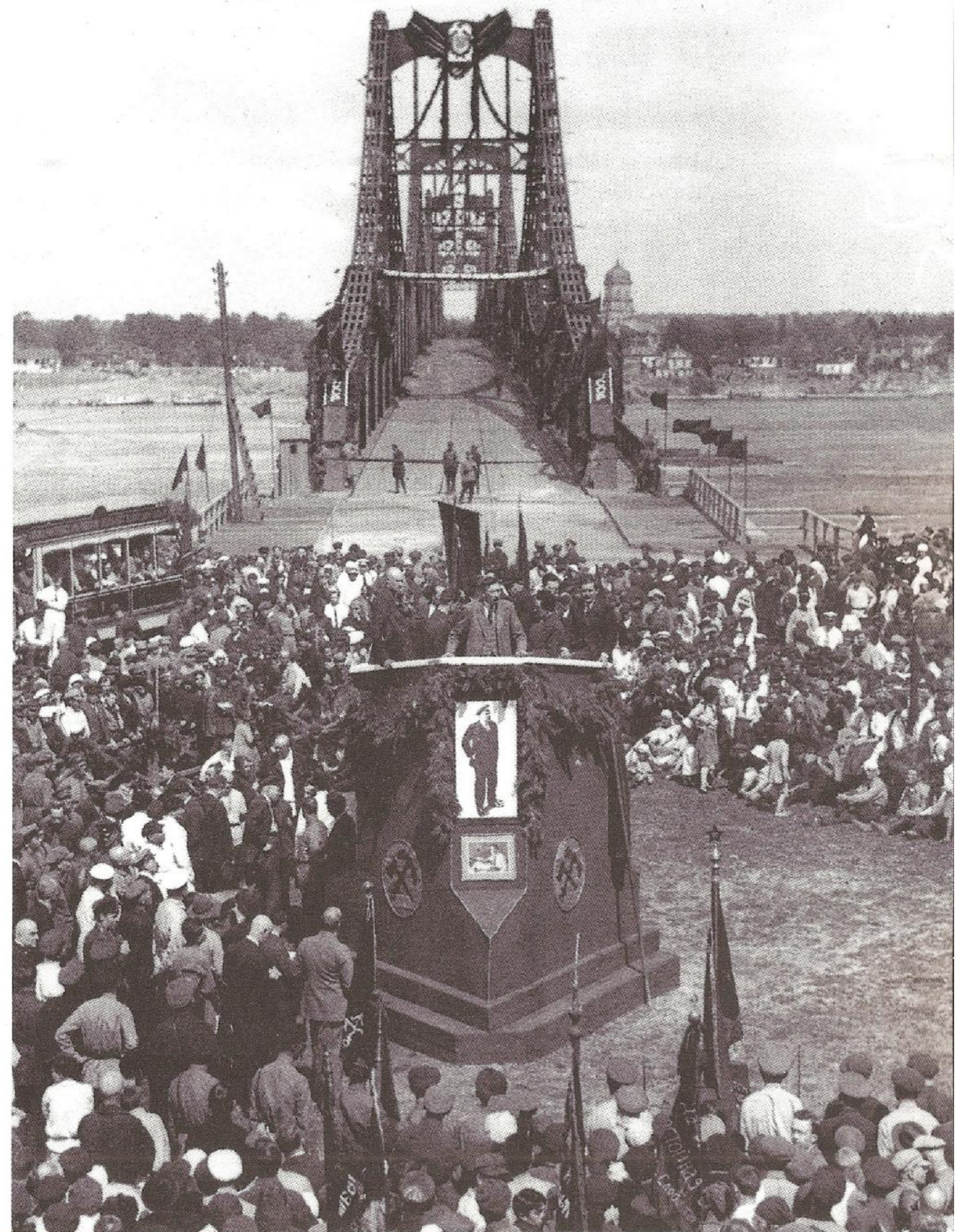
1920-е гг.

Моторно-вагонный парк
Слободского трамвая
в 1920-е гг. Видны
моторы, вагоны и
платформы грузовых
вагонов



1925 г., 10 мая

Митинг по случаю
торжественного открытия
восстановленного Цепного
моста, названного в честь
польской революционерки
Евгении Бош

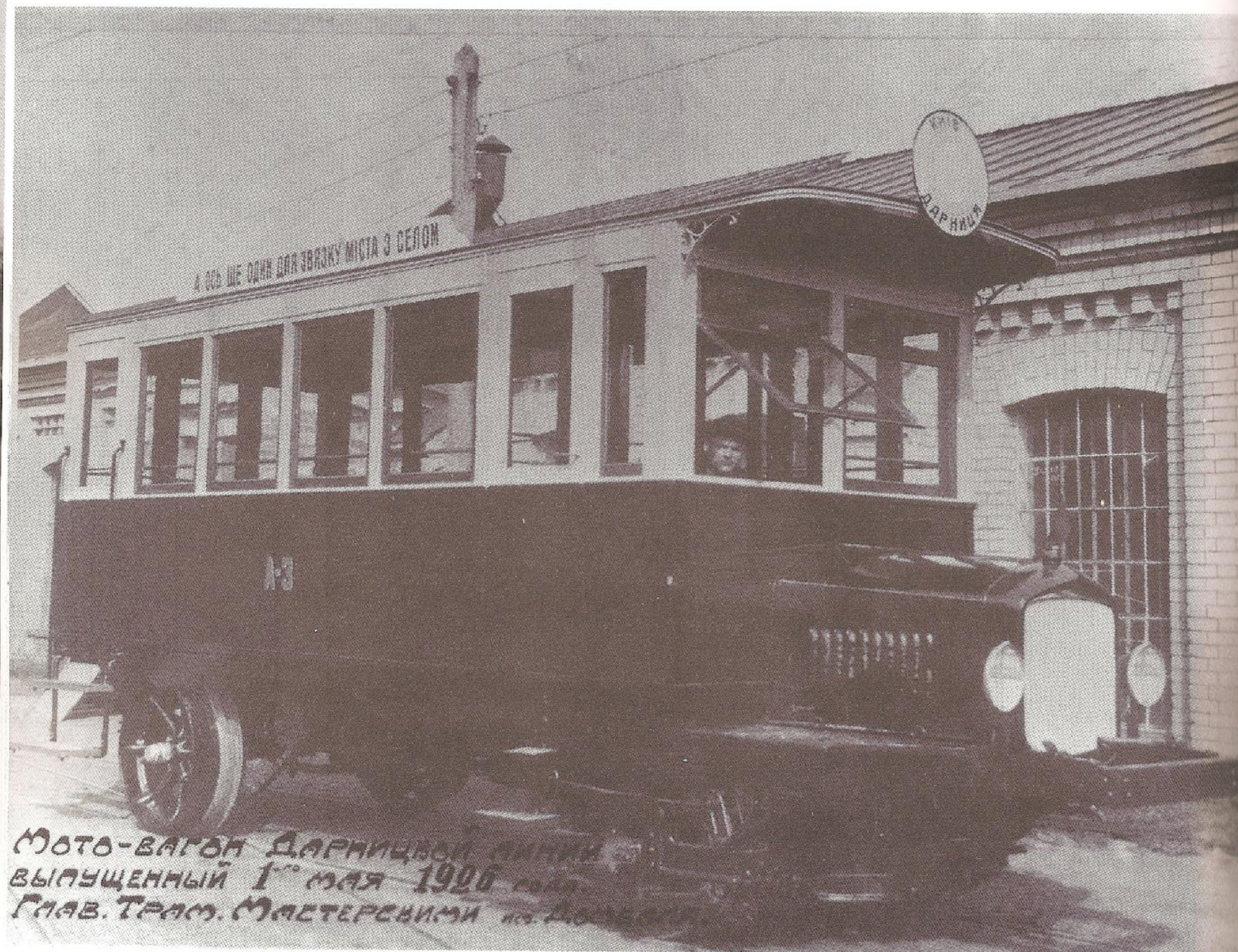


1920-е гг.



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



МОТО-ВАГОН ДАРНИЦЬКОЇ ЛІНІЇ,
ВИПУЩЕНИЙ 1-го МАЯ 1926 РОКУ.
ГЛАВ. ТРАМ. МАСТЕРСКИМИ ІЗ ДАРНИЦЬКОЇ

Вагон Слободського мототрамвая, сооруженный на базе грузовика
бучанского торфодобывающего предприятия

1926 г.



Спеціальний мототрамвай Слободської лінії, випущений
1-го МАЯ 1926 РОКУ. ГЛАВ. ТРАМ. МАСТЕРСКИМИ ІЗ ДАРНИЦЬКОЇ



1926 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Списанный мотовагон Слободской линии с трамвайным кузовом типа «Гербрандт», стоящий в ожидании своей участи на территории трамвайного парка им. Фрунзе

1930-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Вскоре после доукомплектации парка еще девятью моторными единицами движение осуществлялось уже по всей трассе: ж/д станция Дарница – Цепной мост – Почтовая площадь (бензомоторный маршрут Киев – слободки – Дарница на планах города того времени обозначался литерой «В»: церковь Рождества – набережная Днепра – Цепной мост – слободки – Дарница).

В 1913 году линию продлили до Броваров. Таким образом, стало два маршрута общей длиной пути 17 верст (18,1 км). Их обслуживали 12 автодрезин и 8 прицепных вагонов. Автомастерские и гараж с бензохранилищем находились в Никольской слободке (район нынешней станции метро «Левобережная»).

В 1920 году отступавшими польскими войсками были взорваны Цепной и Русановский мосты через Днепр. Пожар в гараже уничтожил практически весь подвижной состав. Движение слободского мототрамвая удалось возобновить лишь 10 мая 1925 года, после восстановления и реконструкции Цепного моста, названного именем Евгении Бош. В восстановленном парке имелось 10 автодрезин, переоборудованных из грузовиков бучанского торфопредприятия, и 10 прицепных трамвайных вагонов. На территории бывшего гаража был сформирован комплекс, состоявший из депо и автомастерских им. Фрунзе. Депо представляло собой обычный вагонный сарай с четырьмя боксами, три из которых были сквозными. Последняя особенность облегчала маневры при заезде в гараж, так как мотов вагоны

имели довольно слабый реверсивный ход. В 1926 году на участке Киев – Дарница появились дополнительные разъезды, а неподалеку от автомастерских оборудовали новое хранилище горюче-смазочных материалов.

1 апреля 1926 года появился городской маршрут № 14 – семикилометровый электрифицированный участок от Почтовой площади по Набережному шоссе через мост им. Евгении Бош до Никольской слободки. На бензомоторном участке теперь различали маршруты № 15 Никольская слободка – Дарница (4,2 км) и № 16 Никольская слободка – Бровары (13,7 км).

В течение 1932–1933 гг. был электрифицирован маршрут № 15, и вместо четырех автодрезин в Дарницу стали ходить 6 вагонов пульмановского типа. В ноябре 1934 года завершилась электрификация всей трассы Слободского мототрамвая: открылся маршрут № 23 Никольская слободка – Бровары. На трассе имелось три разъезда – Шелкострой, Быковня и Стародуб. Расстояние в 12 км «пульманы» преодолевали в среднем за 90 минут. Оставшиеся в наличии мотов вагоны вскоре были исключены из инвентаря, а в здании гаража оборудовали 13 мест для вагонов электрического трамвая.

В марте 1938 года на дарницком направлении был организован маршрут № 26: Никольская слободка – завод «Киевволокно». В 1939 году от Никольского узла была проложена грузовая электрифицированная ветка на кирпичный завод.

1930-е гг.

Мотов вагон постройки КТЗ, оборудованный передней тележкой нюрнбергского типа



и довольно слабый реверсивный ход. В 1926 на участке Киев — Дарница появились дополнительные развязки, а неподалеку от автомагистрали оборудовали новое хранилище горючего и материалов.

В начале 1930-х годов появился городской маршрут № 11 — километровой электрифицированной линии от Нечетовой площади по Набережно-Киевскому мосту им. Евгения Боша до Центральной площади. На бензомоторном участке работали маршруты № 15 Никольская слобода — Дарница (4,2 км) и № 16 Никольская слобода — Бровары (13,7 км).

В начале 1932—1933 гг. был электрифицирован маршрут № 13, и вместо четырех автодрезин начали ходить 6 вагонов пульмановского типа. В ноябре 1934 года завершилась электрификация всей трассы Слободского мототрамвая: маршрут № 23 Никольская слобода — Дарница. На трассе имелось три развязки — Шелковичная, Виноградная и Стародуб. Расстояние в 12 км пассажиры преодолевали в среднем за 90 минут. В связи с этим в наличии мотовагоны вскоре оказались не в инвентаре, а в здании гаража находились 13 мест для вагонов электрического типа.

В марте 1938 года на дарницком направлении организован маршрут № 26: Никольская слобода — Дарница «Киево-Дарницкое». В 1939 году от Никольской слободы была проложена грузовая электрифицированная ветка на кирпичный завод.

1939

В 1939 году построен КТ-1, оборудованный передней тележкой



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Двухосные вагоны нюрнбергского типа

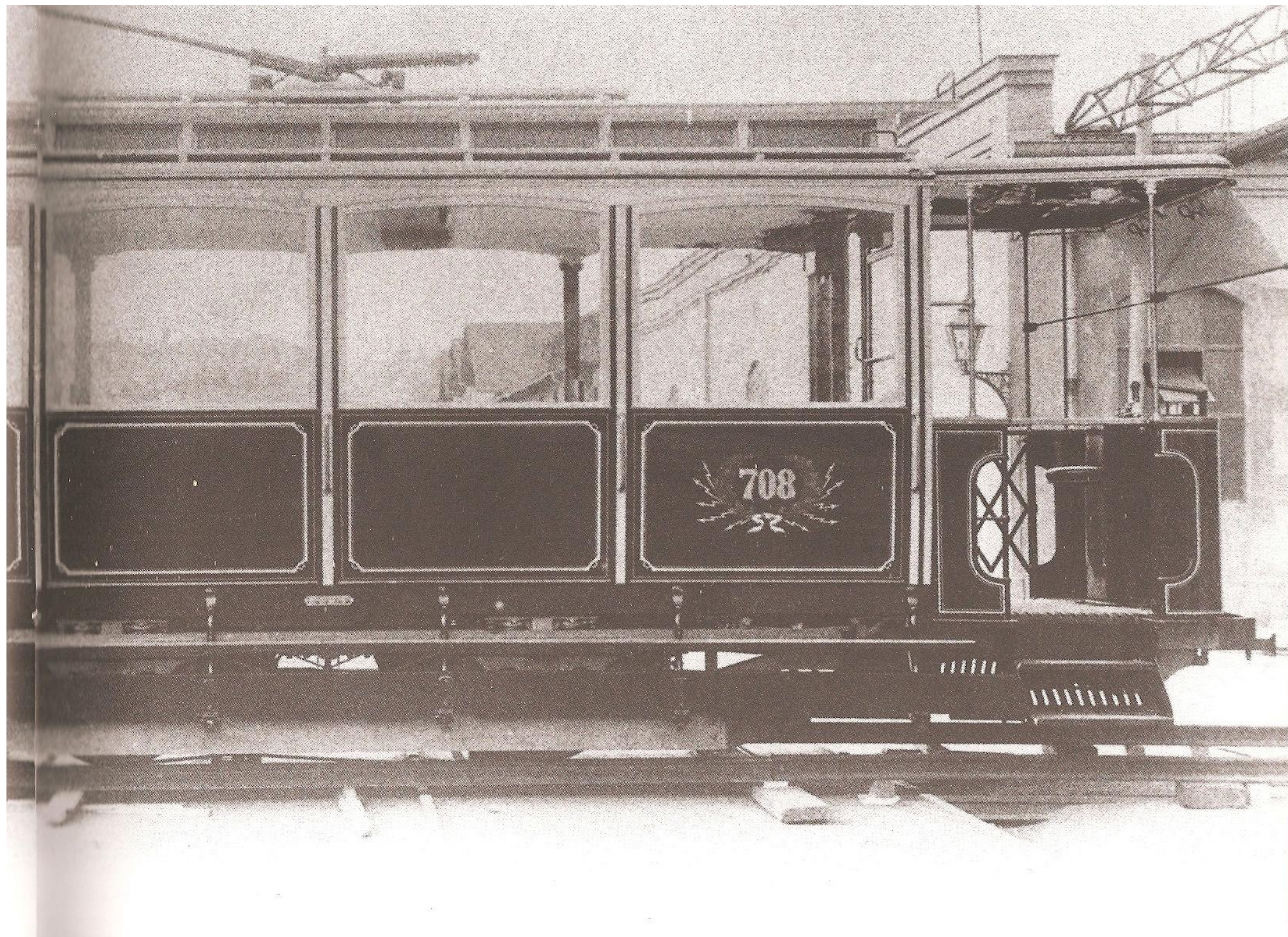
В 1904 году начались поставки моторных вагонов фирмы MAN (г. Нюрнберг), которые в отличие от своих предшественников оборудовались пневматическим тормозом системы «Кунце-Кнорре». Большинство из них имело две одноосные поворотные тележки, соединенные между собой качающимся триангелем. Проходя криволинейный участок пути, задняя тележка при помощи скользунов устанавливалась радиально и разворачивала в то же положение переднюю. На вагонах с жесткой базой в некоторых случаях использовался магниторельсовый тормоз. Нюрнбергские вагоны серии 700 оказались настолько удачными, что в 1911 и 1913 гг. их сборка производилась также Киевскими главными трамвайными мастерскими (КГТМ).

Двухосный моторный вагон нюрнбергского типа (серия 700) с жесткой базой, построенный для КГЖД заводом MAN в 1904 г.



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

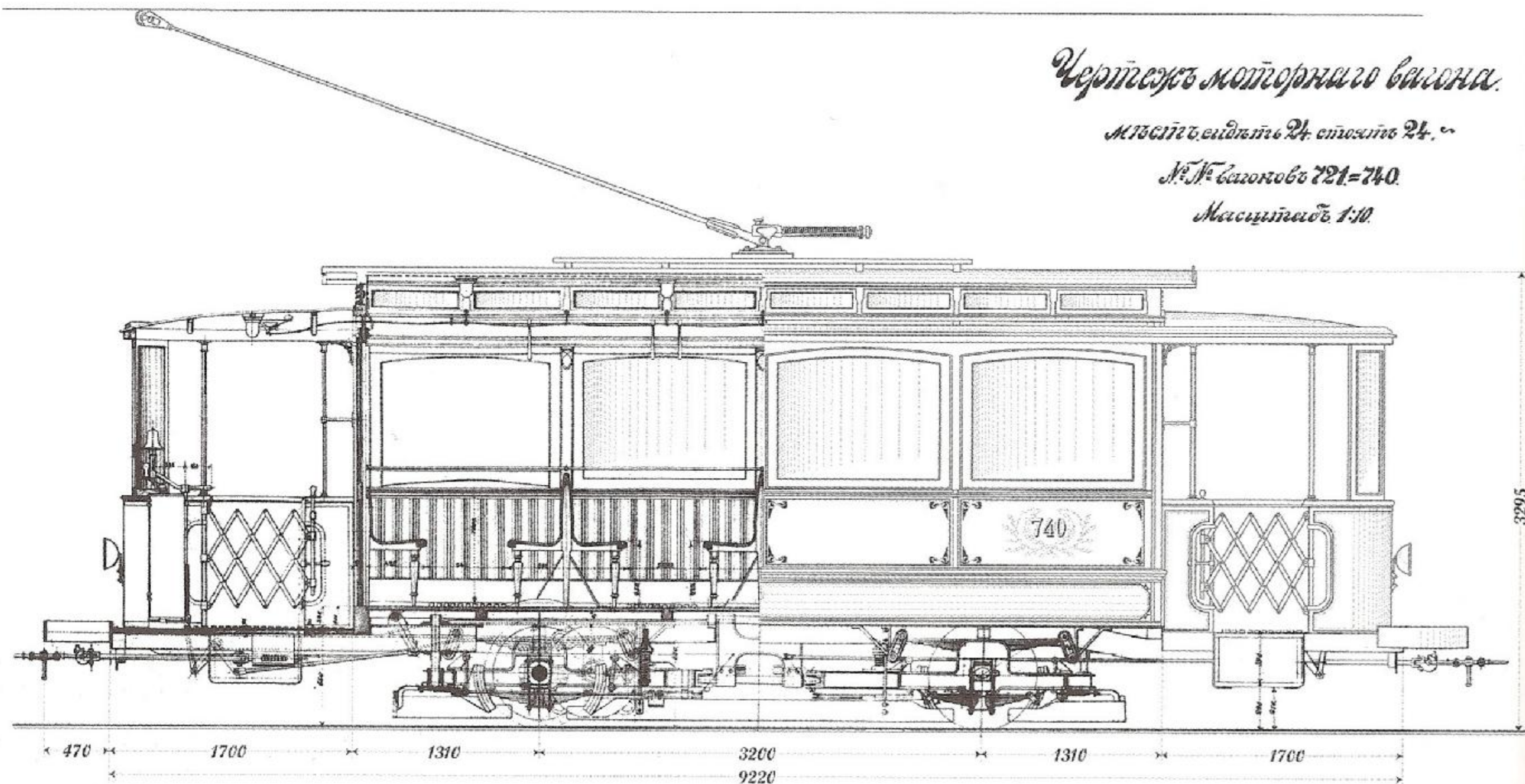


Чертеж моторного вагона.

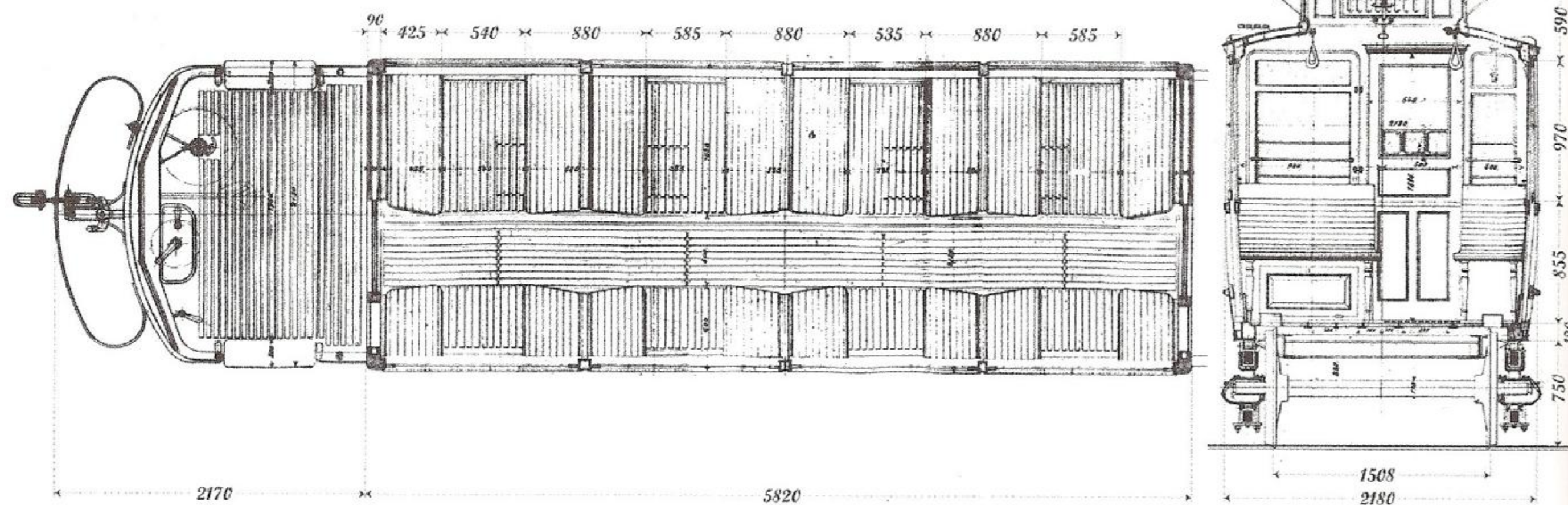
Масса вагона 24 тонны 24.

№ вагона 721-740.

Масштаб 1:10.



Моторный вагон нюрнбергского типа (серия 721-740) постройки завода MAN 1906 года



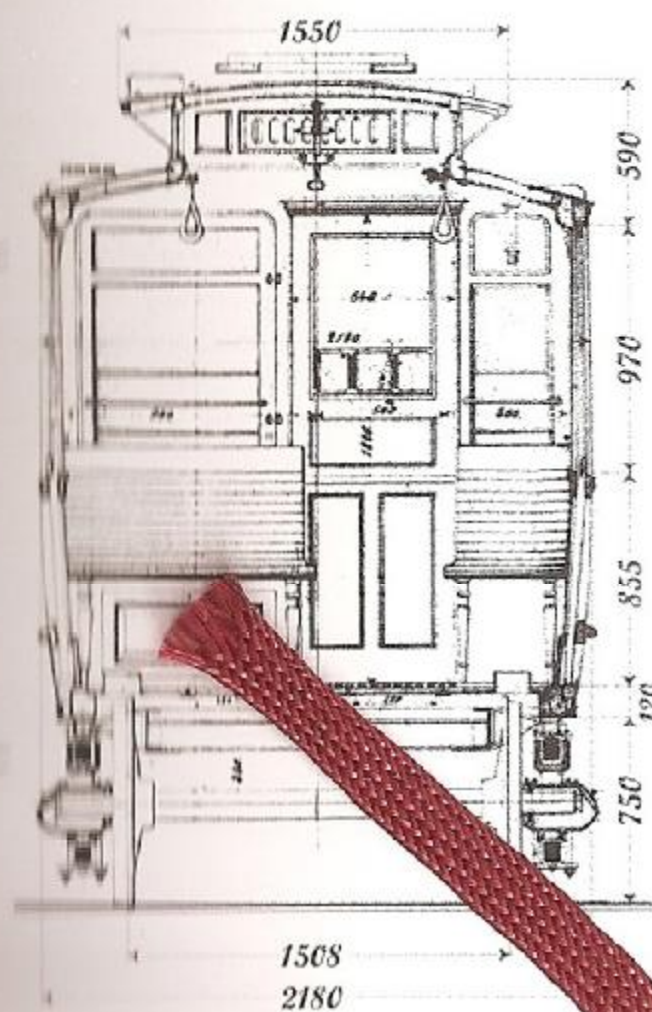
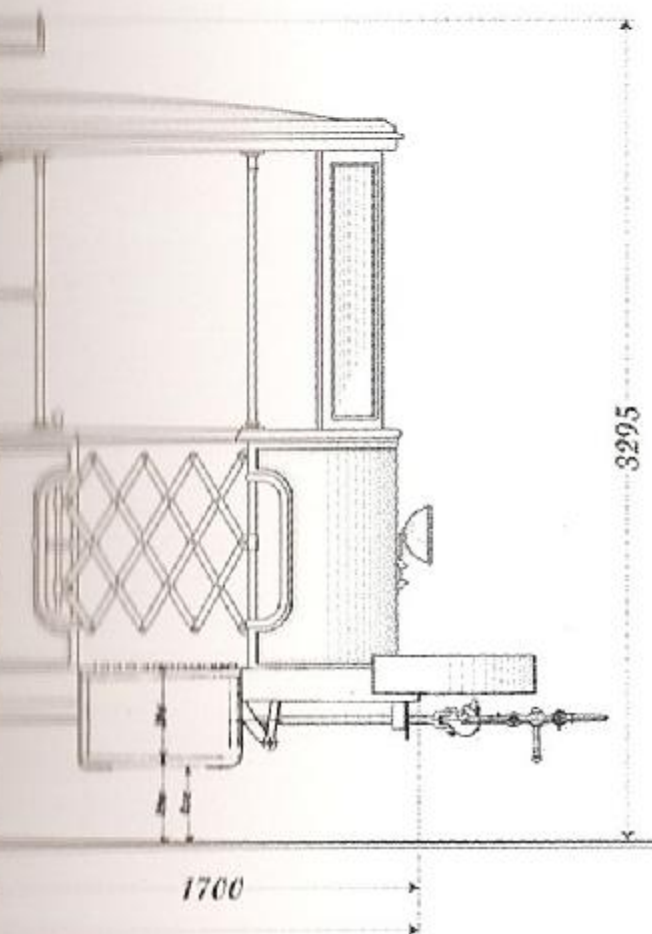
Административный персонал НТЗ на фоне вагона серии 700. На переднем плане — директор завода НТЗ

Чертежи моторного вагона.

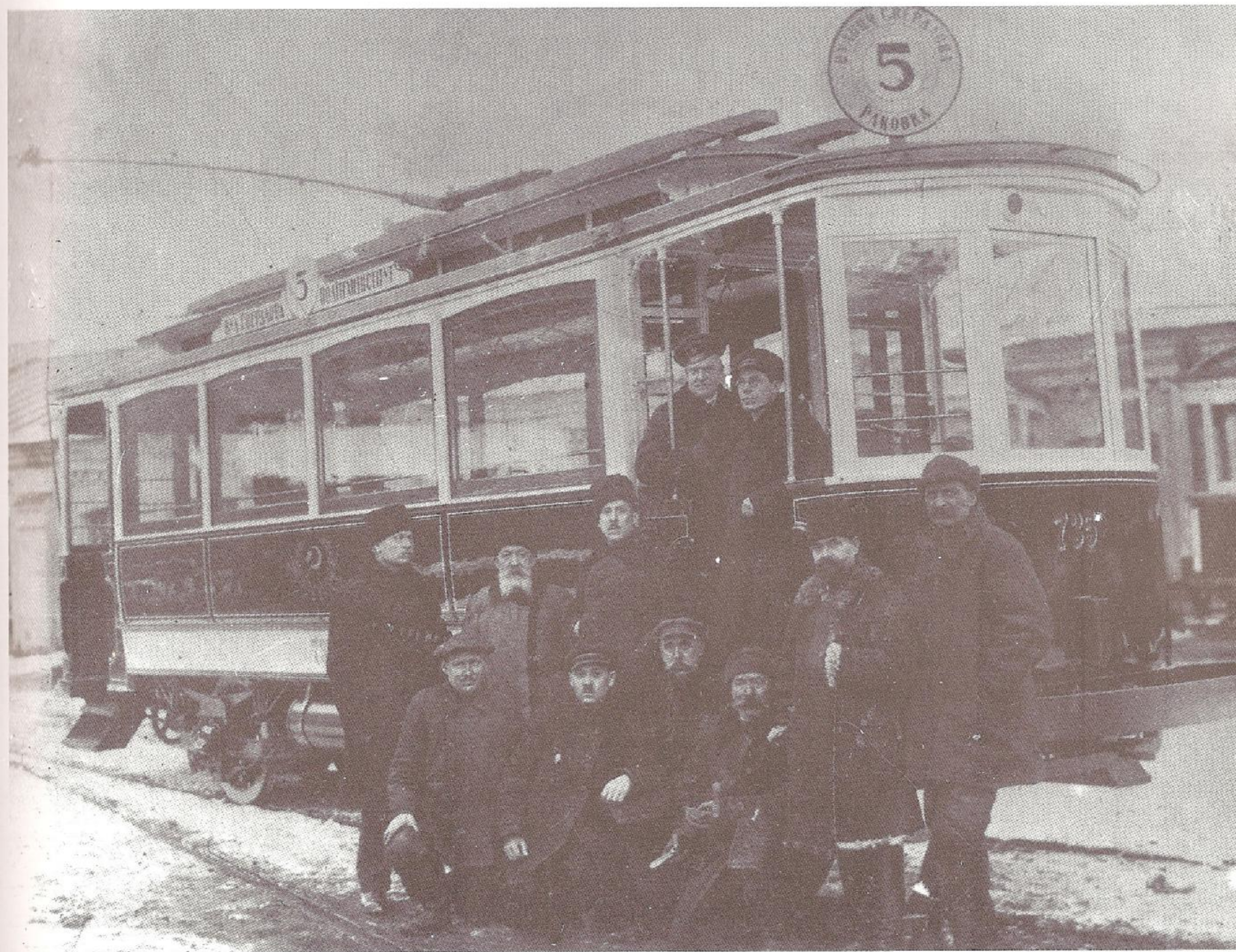
моторный вагон 24 сиденья 24.

М.П. Вагон 721-740.

Моторный 1-10.



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Административный персонал КТЗ на фоне восстановленного вагона серии 700. На площадке стоит директор завода тов. Тышкевич

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1920-е гг.

С 1927 года на Киевском трамвайном заводе им. Домбала (КТЗ) началась массовая модернизация серии 700. В ходе реконструкции вагоны получали новый клепаный кузов, оснащенный задвижными дверьми и кабиной водителя. Также совершенствовалась система тормозов, заменялось электрооборудование. Крыша вагонов комбинированного типа имела фонарную часть только над площадками. В 1929 году КТЗ освоил массовый выпуск прицепных вагонов серии 200. Кузова обеих моделей были унифицированы и принадлежали к отдельному «киевскому типу». С 1930 года на базе моторных вагонов серии 700 строились грузовые трамваи.

В послевоенные годы представители серии 700 прошли вторичную модернизацию, после которой окончательно утратили свою характерную внешность (фактически от них оставалась лишь рама). Из 23 вагонов 10 было переоборудовано в специальный подвижной состав, остальные на протяжении 1950-х гг. были переданы в другие города Украины.

1930-е гг.

Вагон шорнбергского типа с бывшей Демеевской линии движется по маршруту № 12 (Красная пл. — Пуца-Водица)





Вагоны пульмановского типа

К концу XIX века возникла острая потребность в подвижном составе повышенной вместимости. Два первых прототипа новой серии 1000 Ганноверского завода Киев получил в 1902 году. Но оказалось, что их экипажная часть не вписывается в кривые малых радиусов и имеет несовершенную систему тормозов. Эксплуатация четырехосных вагонов началась только в 1907 году, когда Нюрнбергский завод MAN поставил 20 экземпляров улучшенной модели. На крыше имелось два штанговых токоприемника, длинный трехтамбурный кузов был установлен на двухосные тележки Пульмана. В дальнейшем определение «пульман», т. е. вагон пульмановского типа, стало нарицательным для всех дореволюционных четырехосных вагонов.

В 1932–1933 гг. параллельно процессу модернизации старых «пульманов» КТЗ изготовил 9 новых (№ 1077–1085), обозначенных 4М (4-осный, моторный). Вагоны 4М, как и их предшественники, получили широкий цельнометаллический кузов с закрытыми площадками. В 1935 году на вагонах с № 1084 и 1085 впервые был применен рекуперативный тормоз.

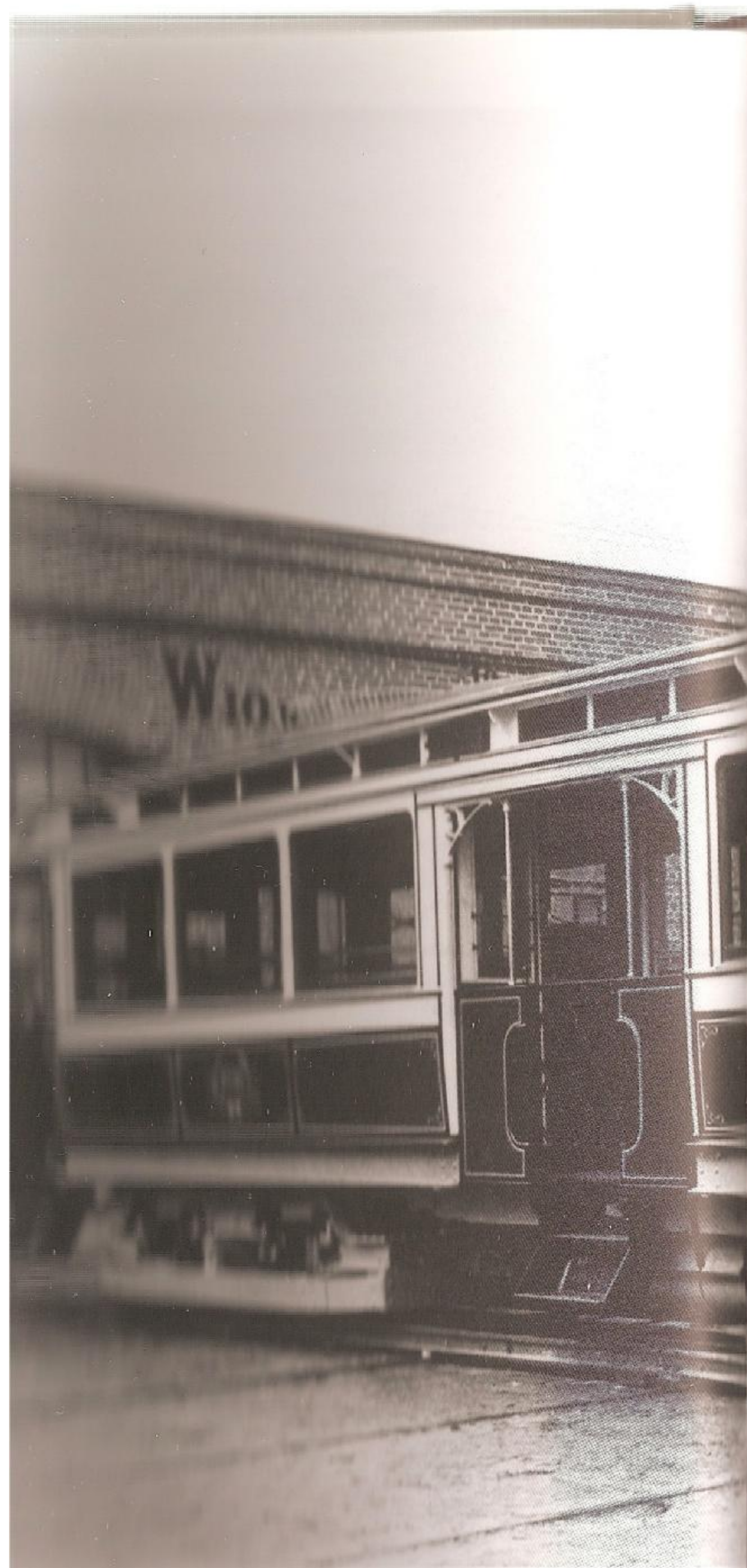
В послевоенные годы 57 уцелевших «пульманов» прошли вторичную модернизацию. Существенно изменился их внешний вид, было установлено оборудование по образцу трамвая МТВ-82 (в т. ч. автоматические двери). В течение 1954–1962 гг. 25 единиц передали в другие города Украины. Остальные использовались в качестве базы для изготовления вагонов КТВ-55 с одним и двумя постами управления.

Четырехосный моторный вагон серии 1000 пульмановского типа, построенный для КГЖД заводом MAN (г. Нюрнберг) в 1909 году

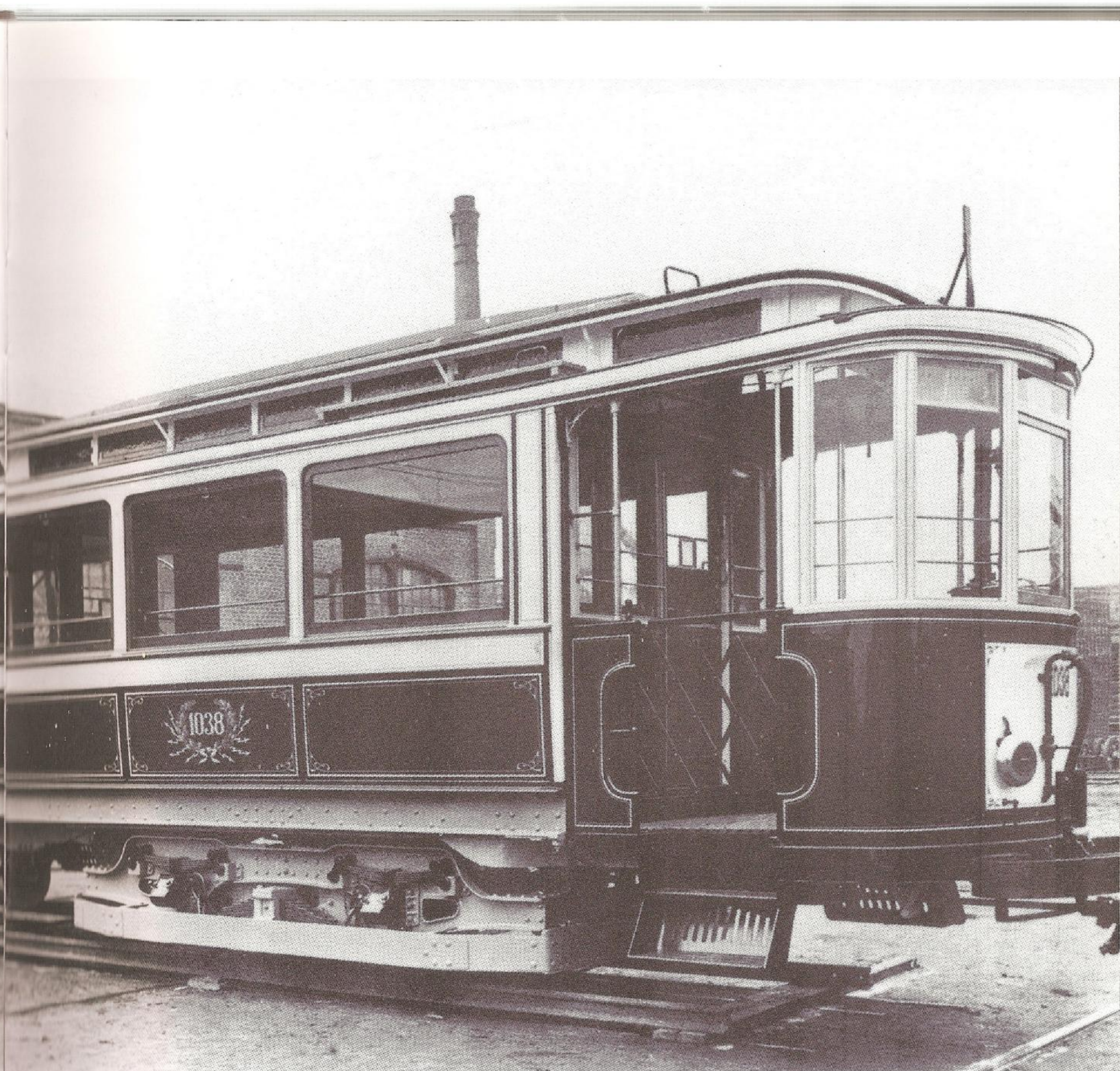


ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

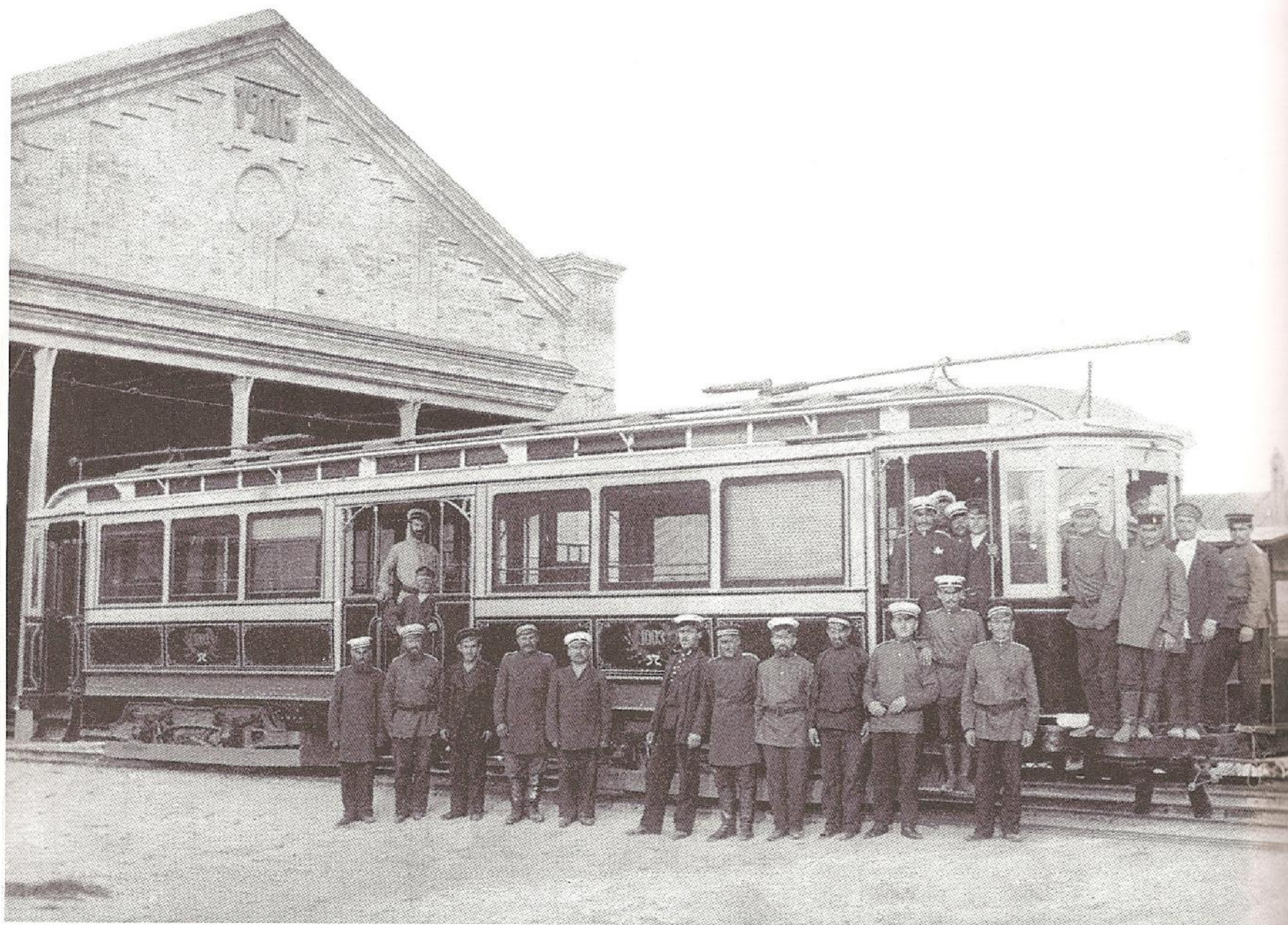




ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Работники Троцкого трамвайного парка на фоне нового четырехосного вагона MAN.
Крайний справа у подножки — основатель династии вагоновожатых П. К. Дасевич

1907 г.



Вагон пудлинговского типа № 1111 на перекрестке улиц
(наме Европеевца). На заднем плане виден
дом по улице Революции (наме ул. Труда и
Владимирский спуск)



1907 г.

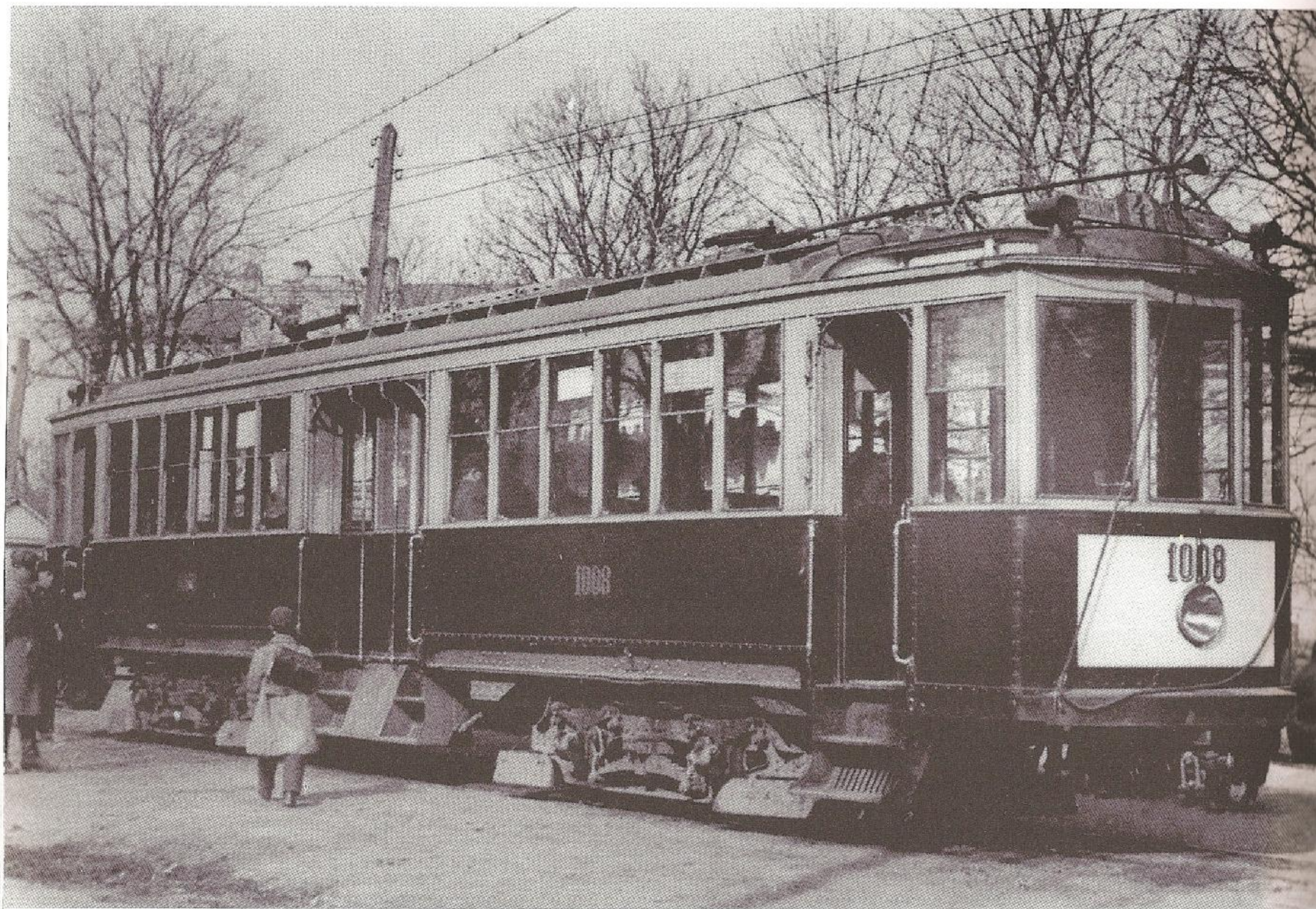
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Вагон пульмановского типа № 1029 на площади III Интернационала (ныне Европейская). На дальнем плане виднеются трамваи, курсирующие по улице Революции (ныне ул. Грушевского и ее продолжение — Владимирский спуск)

1929 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



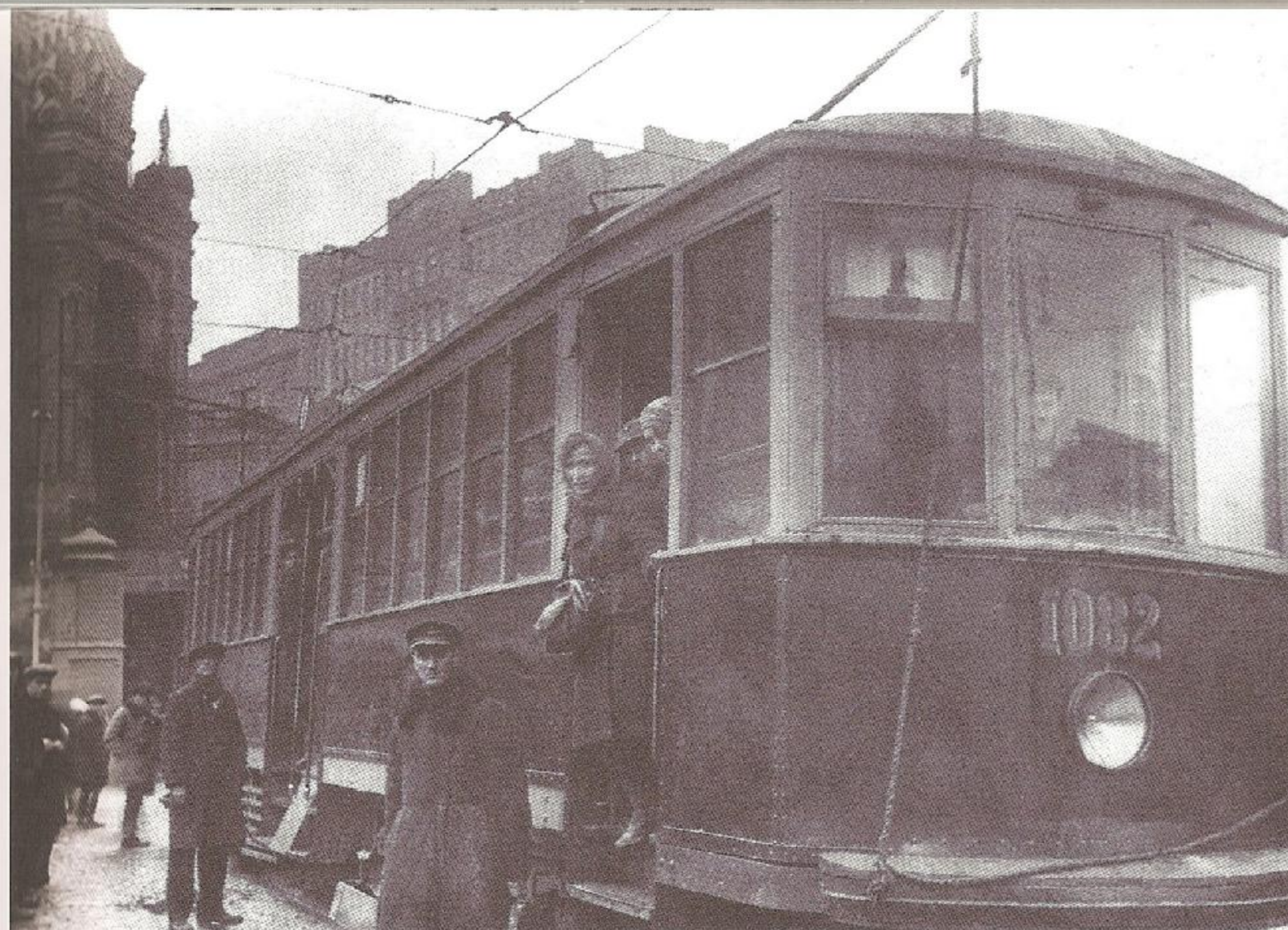
Вагон пудмановского типа № 1008, оборудованный новым полуметаллическим кузовом конструкции КТЗ

1930 г.



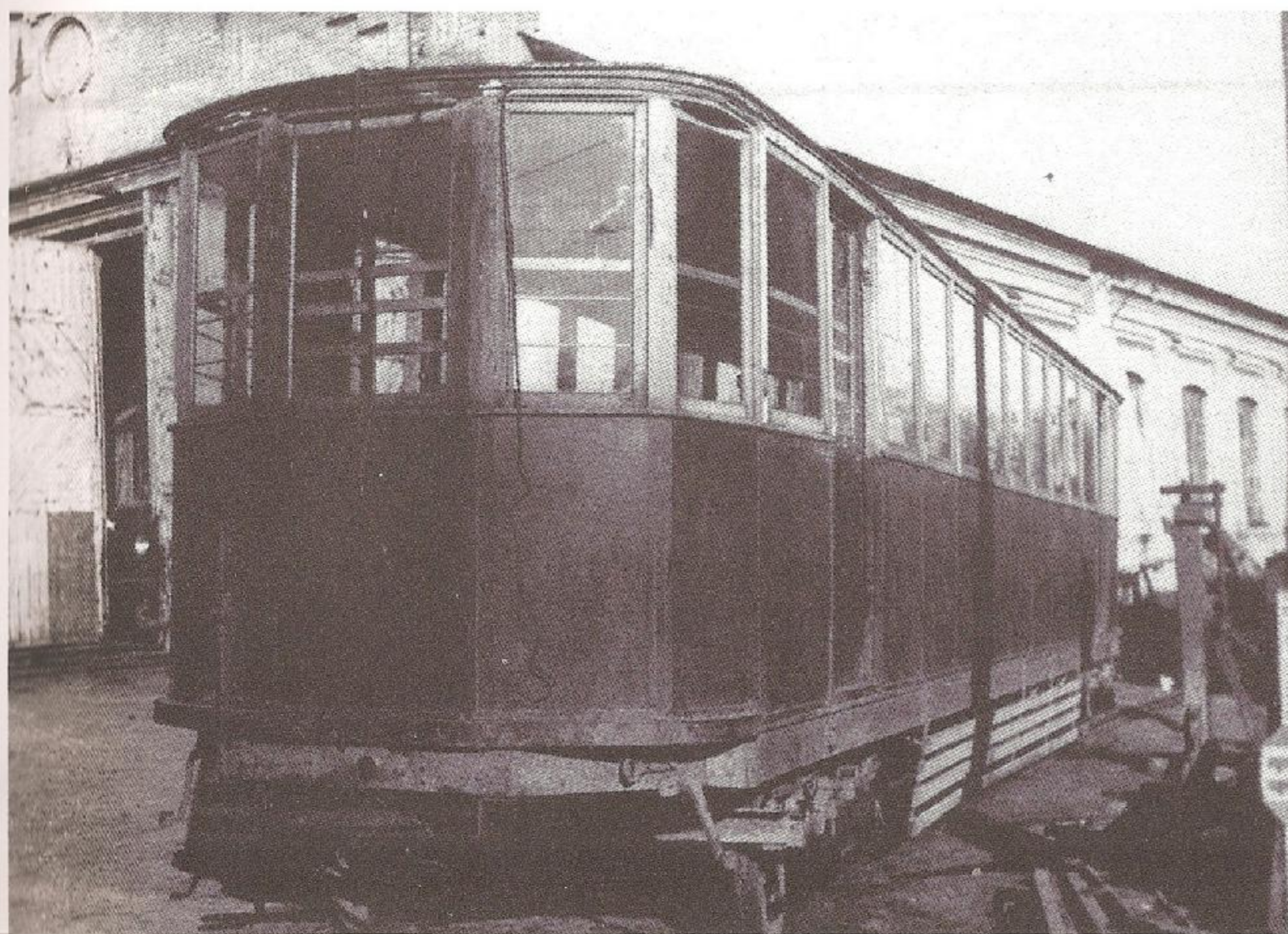


1930 г.



1930-е гг.

«Пульман» 1932 года выпуска на пл. III Интернационала. Слева виден фрагмент бывшего дома Агренева-Славянского (ныне на этом месте находится отель «Днепр»). Над трамваем — часть фасада бывшего дома фабриканта И. Закса (Крещатик, 6), построенного в 1911 году по проекту архитекторов И. Зеккера и Д. Торова. В 1930-е и последующие годы он был известен как «Дом трестов»



Прицепной вагон пульмановского типа (серия 371–382), построенный в 1932 году

К концу 1910 года КГЖД стала самым крупным электрифицированным трамвайным предприятием Российской империи. С учетом частных линий общая протяженность сети составила 180,5 км. Быстрыми темпами велось строительство новых участков. В среднем ежегодно вводилось по 9,5 км пути. В 1913 году в городе проживало около 500 тыс. человек и действовала 21 трамвайная линия.

За годы Первой мировой и Гражданской войн трамвайное хозяйство города пришло в упадок. После революции все трамвайные предприятия Киева были объединены, и в 1922 году началось их восстановление. За неимением средств на покупку новой импортной техники было принято решение производить ремонт старых и постройку новых вагонов своими силами. За одно лето было отремонтировано 29 «пульманов» и 38 двухосных моторных вагонов. Уже к концу года Трамвайный трест имел 72 исправных вагона, что позволило восстановить движение на 12 линиях. Постепенно стал увеличиваться объем перевозок. В это же время производился ремонт пути: замена изношенных рельсов осуществлялась за счет демонтажа Зверинецкой линии. Восстановилась работа всех парков, кроме Кузнечного (депо им. Шевченко). В 1923 году работало 3 тяговых подстанции: Александровская, Лукьяновская и Пуще-Водицкая.

Стоянка трамвайных вагонов на конечной, около временного здания железнодорожной станции Киев-Пассажирский. Так выглядела Привокзальная площадь в далекие 1920-е годы



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

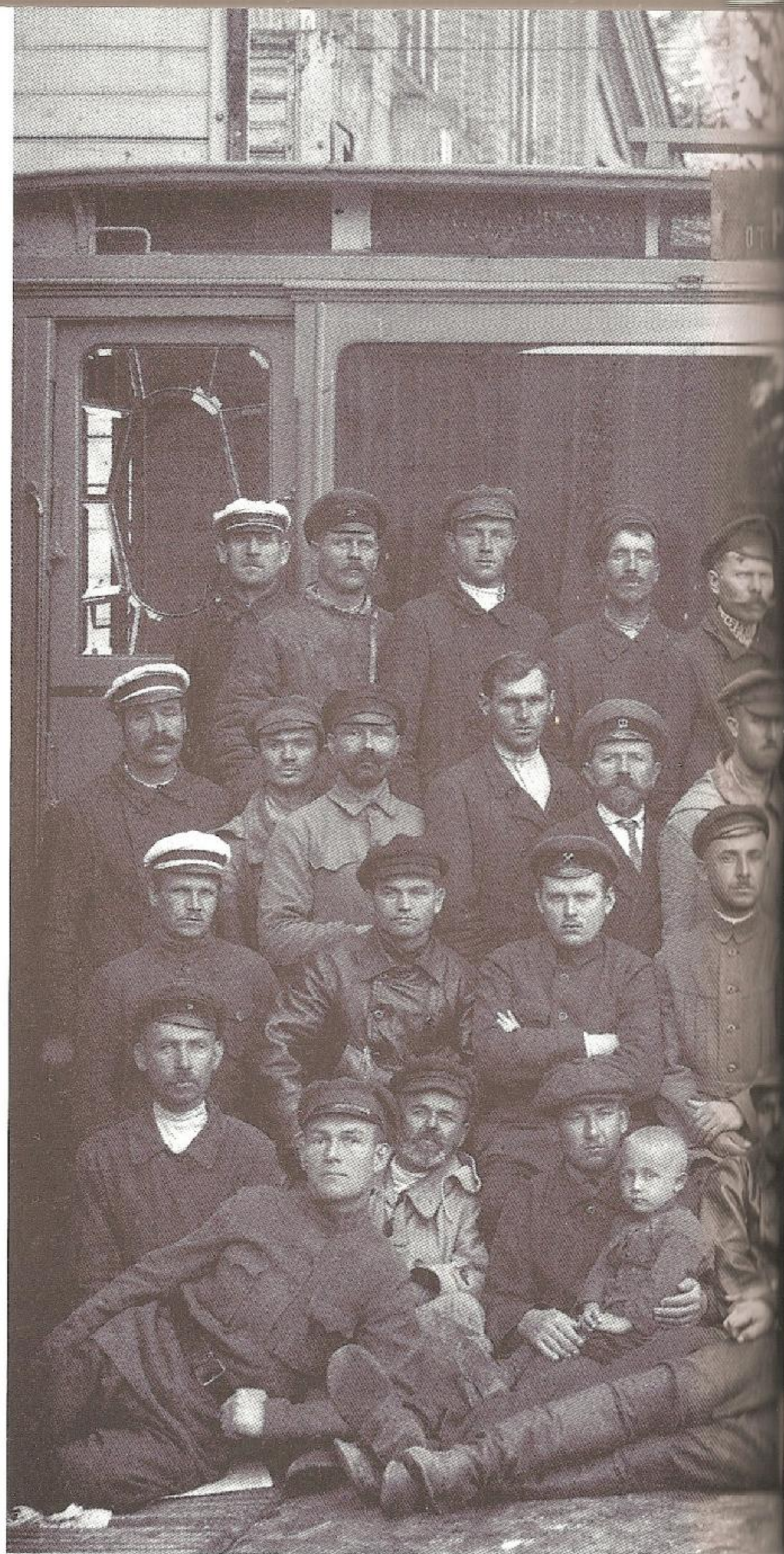
В течение 1923–1926 гг. трамвайная сеть была расширена за счет присоединения к ней бывших частных линий. Появился новый маршрут № 8 – на Соломенку. К концу 1928 г. общая протяженность сети составила 180 км. С началом восстановительного периода стали появляться смелые, однако бесперспективные предложения о постройке новых пригородных линий, например, до фарфорового завода в Гостомеле, или продлении Дарницкой трассы за счет ввода участка Борисполь – Переяслав общей длиной 50 км.

В 1930-е годы основное внимание уделялось сообщению предприятий с отдаленными рабочими кварталами, в то время как в центральной части города трамвай постепенно терял свои позиции. В связи с пуском троллейбуса были демонтированы пути на улицах Воровского (ныне Крещатик) и Лешица (ныне Б. Хмельницкого), но зато была построена трамвайная линия к трикотажной фабрике, восстановлен маршрут на Зверинец с продлением его через Теличку до Саперной слободки, а также появились новые маршруты: Лукьяновка – Дезстанция, ДВРЗ – ст. Дарница. Продолжала совершенствоваться и техническая база. С 1936 года вводится фиксированное расписание движения по всем маршрутам.

1922 г.

Коллектив Лукьяновского трампарка на фоне вагона-люкс.

1-й ряд (снизу вверх): сторож Глущенко (в центре), кондуктор Герасименко (второй справа); 2-й ряд: вагоновожатый Голубик (8-й слева), кассир Глущенко (10-й слева), вагоновожатый Маркуш (11-й слева); 3-й ряд: вагоновожатые Яшицкий (7-й слева), Фоменко (9-й слева), Рыбалко (10-й слева), Найда (11-й слева); 4-й ряд: Куликов (6-й слева)





ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Думская площадь: киевляне садятся в трамвайный вагон серии 700, остановившийся возле здания бывшего Дворянского собрания (справа), в котором тогда размещалась немецкая комендатура

1918 г.



Вид трамвайного движения по улице в 1918 году. На заднем плане видны здания, а в центре — трамвай, движущийся по рельсам.



1918 г.



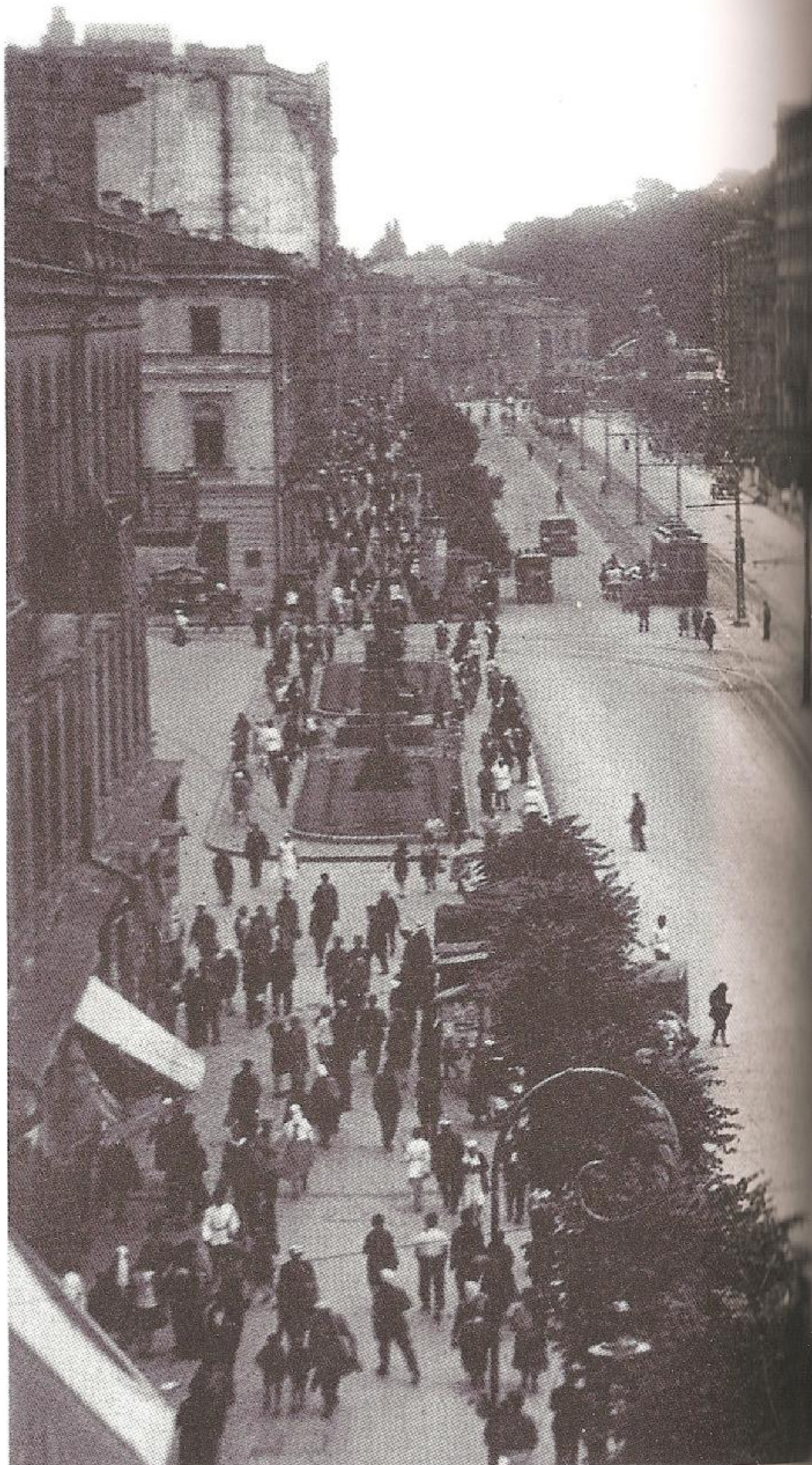
1922 г., 1 мая

Этот «пульман», оформленный праздничной агитацией, чем-то напоминает сегодняшнюю рекламу на транспорте. Позади фасады домов № 32 (справа, построен в 1911 году, архитектор Ф. Лидваль) и № 34 (слева, так называемый «Старый пассаж», не сохранился) по улице Крещатик

К началу войны в трамвайном хозяйстве Киева насчитывалось 65 «пульманов», 203 двухосных моторных, 170 прицепных и 64 грузовых вагонов. Работали трамвайные парки им. Шевченко (бывший Кузнечный) вместимостью 80 вагонов, им. Ленина (бывший Лукьяновский) – на 90 вагонов, им. Красина (бывший Троицкий) – на 88 вагонов, им. Фрунзе (Слободской) – на 68 вагонов, а также грузовой им. Горького (располагался на территории депо им. Шевченко) – на 10 вагонов. Эксплуатировалось 9 тяговых подстанций: Галицкая, Святошинская, Лыбедская, Красинская, Пушечко-Водицкая, Кинь-Грусть, Шевченковская, Лукьяновская и Слободская.

Начало 1930-х гг.

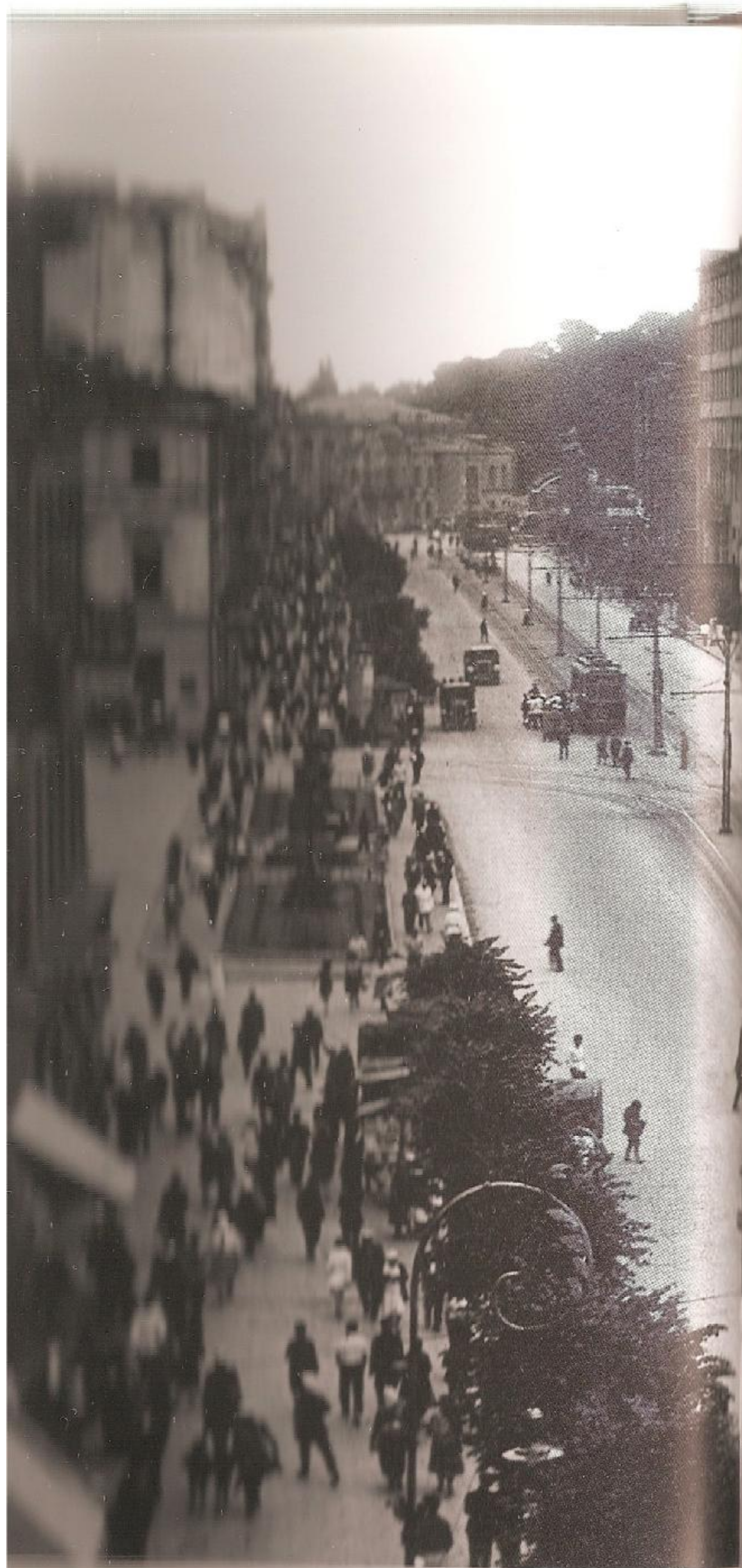
Вид улицы Воровского (ныне Крещатик) в районе Советской площади (теперь Майдан Незалежности). Трамвайная линия на главной улице Киева существовала до 1934 года



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Владимирская улица: трамвайный вагон (серия 821-918) направляется в сторону площади Красных героев Перекопа (современное название — Софийская). Слева просматривается квартал между улицей Ворошилова (теперь Ярославов Вал) и Георгиевским переулком. В этом квартале выделяется здание бывшего отеля «Прага» (1880 г., архитектор А. Шиле, надстроено в 1912–1913 гг.). Вдали виднеется колокольня Софийского собора (XVII–XIX вв.)

1930-е гг.



Набережная Дніпра. На задньому плані видно собор Святої Софії та інші будівлі старого міста.



1930-е гг.



Набережное шоссе. На снимке запечатлен однопутный участок
Слободского трамвая уже после его электрификации в 1926 году

1920-е гг.



Улица Ленина (ныне Богдана Хмельницкого). Спускающийся на улицу Воровского (Крещатик) «пульман» приближается к улице Пушкинской. Справа виден дом № 8/16 (1888–1892 гг., архитектор В. Николаев), далее следуют дома: № 10, 1903–1904 гг. постройки, № 12–14 (1884 г., надстроен в 1910-е гг.)

1930-е гг.



1930-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Трамвайный вагон «пульман» серии 1000 движется по улице Воровского (ныне Крещатик) в направлении Бессарабской площади. Слева видны дома: № 23, 25 и 27, разрушенные в 1941 году

1920-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1930-е гг.

Трамвайный поезд 2М+2П следует по улице Владимирской в сторону площади Красных героев Перекопа (ныне Софийская). Слева виден дом № 39/24, расположенный на углу улицы Свердлова (теперь Прорезная). Построен в 1899–1902 годах по проекту архитектора К. Шимана

1987 г.

Трамвайный поезд 2М+2П следует по улице Владимирской в сторону площади Красных героев Перекопа (ныне Софийская). Слева виден дом № 39/24, расположенный на углу улицы Свердлова (теперь Прорезная). Построен в 1899–1902 годах по проекту архитектора К. Шимана

1930-е гг.

Трамвайный поезд 2М+2П
идет по улице Владимир-
ской в сторону площади Крас-
ных гор (ныне
Свободная). Слева виден дом
№ 30/34, расположенный на
углу улицы Свердлова (теперь
Прогресса). Построен в
1900–1902 годах по проекту
архитектора К. Шимана

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1937 г.

Общий вид моста им. Евгения
Боща и электрифицированного
в 1926 году участка Слободской
трамвайной линии

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



83



Панорама площади Калинина (современное название — Майдан Незалежності). Слева, между домами, виднеется просвет, образованный переулком Шевченко, далее последовательно просматриваются улицы: Калинина (Софийская), Малая Житомирская, Парижской Коммуны (Михайловская) и Челюскинцев (Костельная)

1940 г., август





1940 г., август

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Вагоны Николаевского завода им. Марти

После Гражданской войны прекратились поставки импортного подвижного состава. Стране Советов было необходимо в кратчайшие сроки наладить собственное производство вагонов. Основными поставщиками стали Мытищинский, Коломенский и Сормовский заводы. В Украине помимо КТЗ сборку вагонов начал осуществлять Николаевский судостроительный завод им. Марти (бывший «Наваль»). Следует отметить, что еще в 1910 году на этом предприятии размещался филиал фабрики Rakeno, выпускавший трамваи для Саратова и Казани. В течение 1927–1928 гг. николаевцы поставили Киеву 20 моторных вагонов (серия 801-820), разработанных на базе мытищинского типа Х. Новую модель оснастили электрооборудованием завода «Динамо», однокамерными пневмотормозами системы Беккера и тележками нюрнбергского типа с роликовыми подшипниками.

1930-е гг.

Моторный вагон серии 801-820 постройки
Николаевского завода им. Марти



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1937 г.

Саран: вагон серии 801-830,
курсирующий по маршруту
№ 18 (Васарибия — площадь
им. Кавенена), движется по
улице Неститутской

1944 г.

Саран: вагон серии 801-
830 маршрута № 1 по
линии движения от площади
Крестов через Неститутскую
(площадь Софийскую) и
до железнодорожного моста





1937 г.

Справа: вагон серии 801-820, курсирующий по маршруту № 18 (Бессарабка — школа им. Каменева), движется по улице Институтской



1944 г.

Слева: вагон серии 801-820 маршрута № 1 начинает движение от площади Красных героев Перекопа (ныне Софийская) к Железнодорожному шоссе

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Киевская серия 821-918

Завершив модернизацию дореволюционных серий, в 1928 году КТЗ приступил к производству новых вагонов типа 2М (двухосный, моторный, серия 821-918). Модель оснащалась двухкамерной системой тормозов «Кунце-Кнорре» и электрооборудованием завода «Динамо» (г. Москва). Крыша кузова была арочной. Часть вагонов изготовлялась на поворотных тележках нюрнбергского типа, прочие имели жесткую базу.

В 1937 году появились вагоны 2М второго выпуска (серия 919-951). Их односторонние кузова имели более широкие дверные проемы и тележки с жесткой базой 2800 мм. Параллельно строились односторонние прицепы типа 2П с № 347-370 и 383-388. До войны поезда 2М+2П также работали в городах Луганской, Донецкой и Днепропетровской областей. Всего было изготовлено около 180 моторных и 150 прицепных единиц киевской серии.

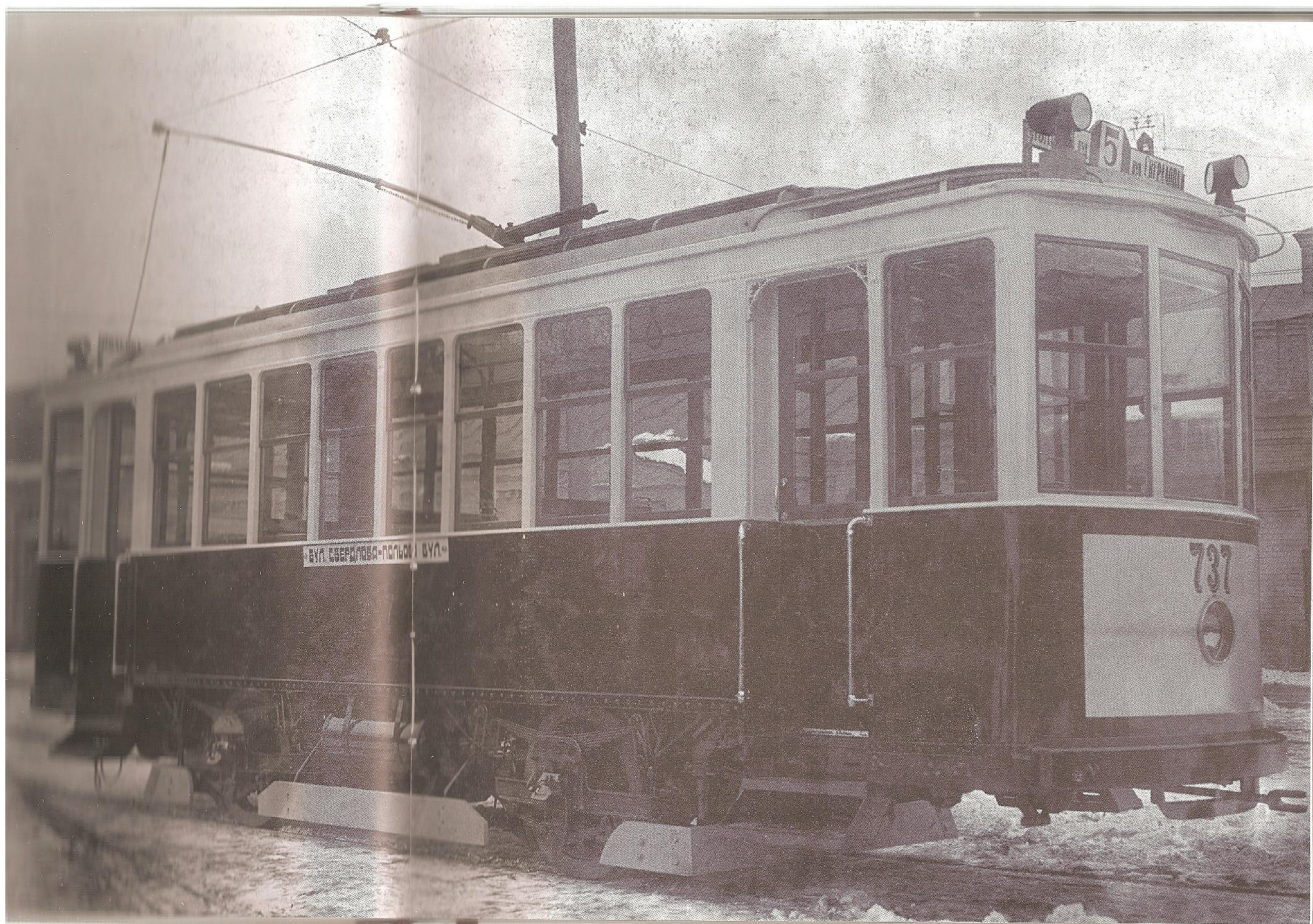
После войны все вагоны 2М/2П подверглись глубокой модернизации, а затем стали служебными либо были переданы в другие трамвайные хозяйства Украины. Последний вагон серии 821-918 в 1985 году установили на постамент у проходной Подольского трамвайного парка.

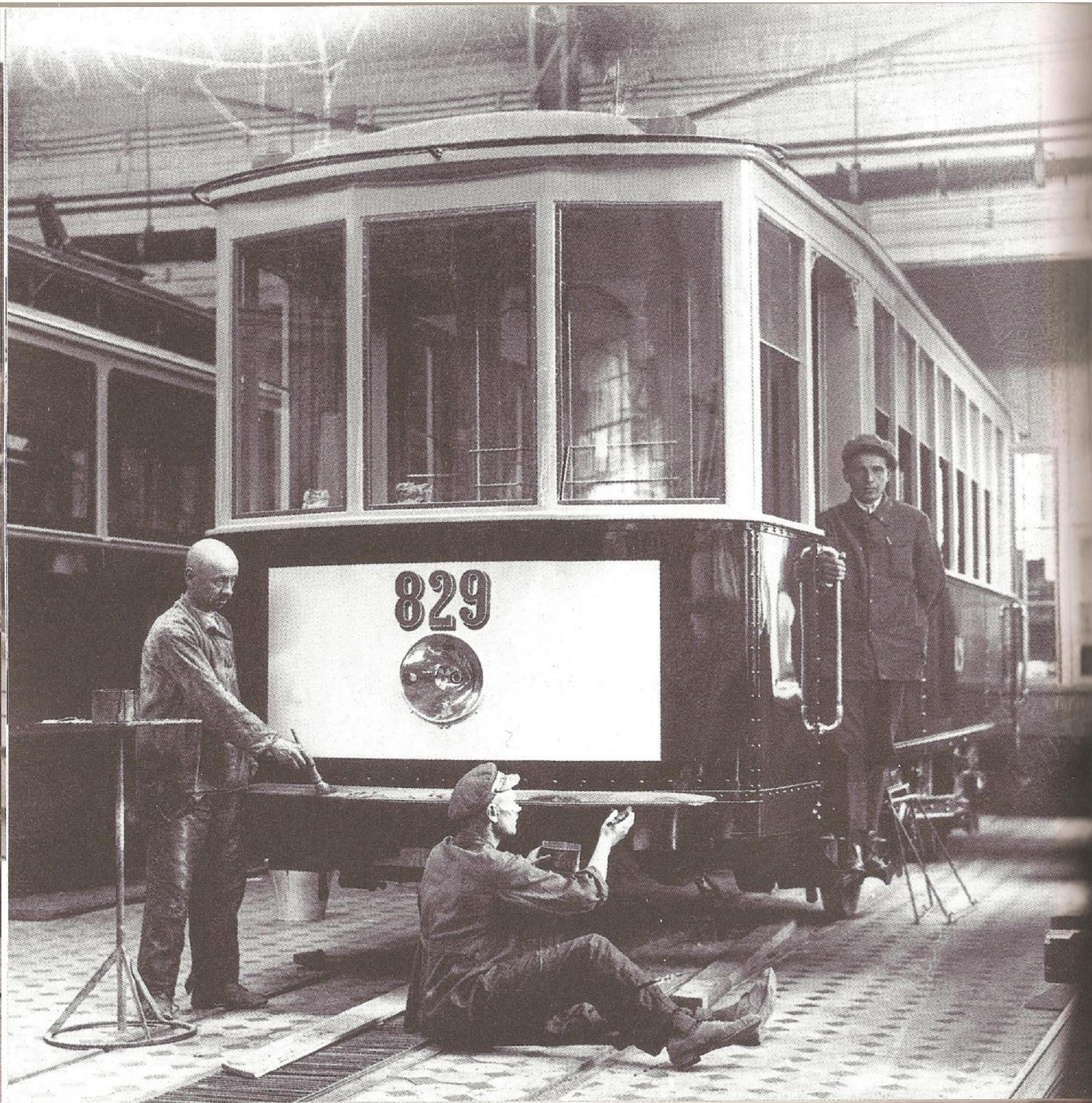
Вагон № 901 широкого типа

В конце 1932 года по проекту Всесоюзного бюро трамвайных и автобусных съездов (ВТАБ) был построен опытный бестележечный вагон широкого типа, имевший совершенно новую, прогрессивную конструкцию. Кузов оборудовался одним постом управления и четырехстворчатыми дверями с ручным приводом. Первоначально предусматривалось использование магниторельсового и ленточного тормозов. Будучи единственным в своем роде, этот вагон работал в Киеве под № 901 и был списан после аварии в 1949 году.

Первый вагон серии 721-741, оборудованный в 1927 году новым полуметаллическим кузовом конструкции КТЗ



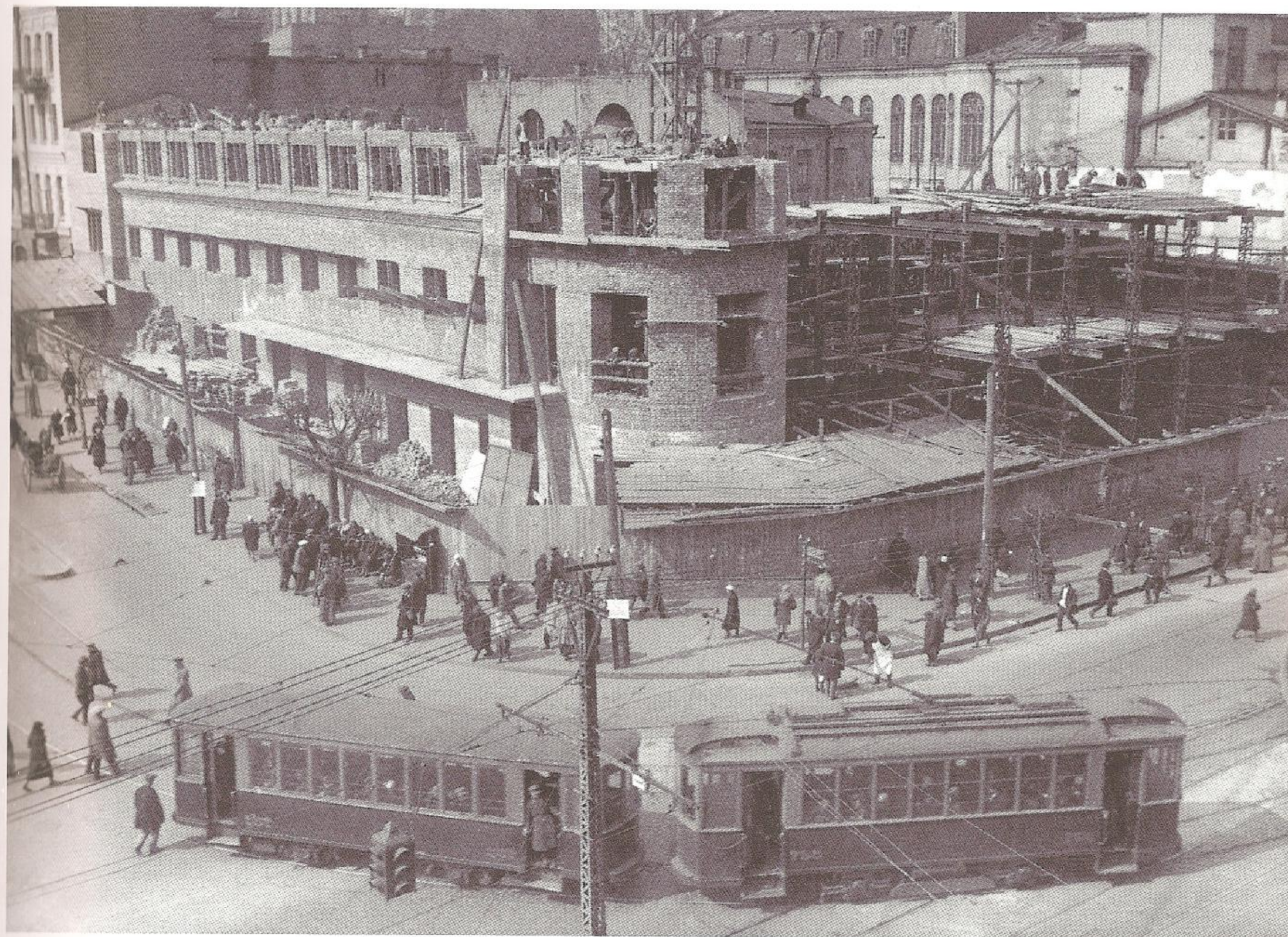




Впервые в мире создан этот уникальный транспортный
 На этой улице он впервые появился в 1911 году
 по проекту архитектора А. М. (1861-1911) г.

Самый первый маршрут начал работу 1911 года
 от Восточной

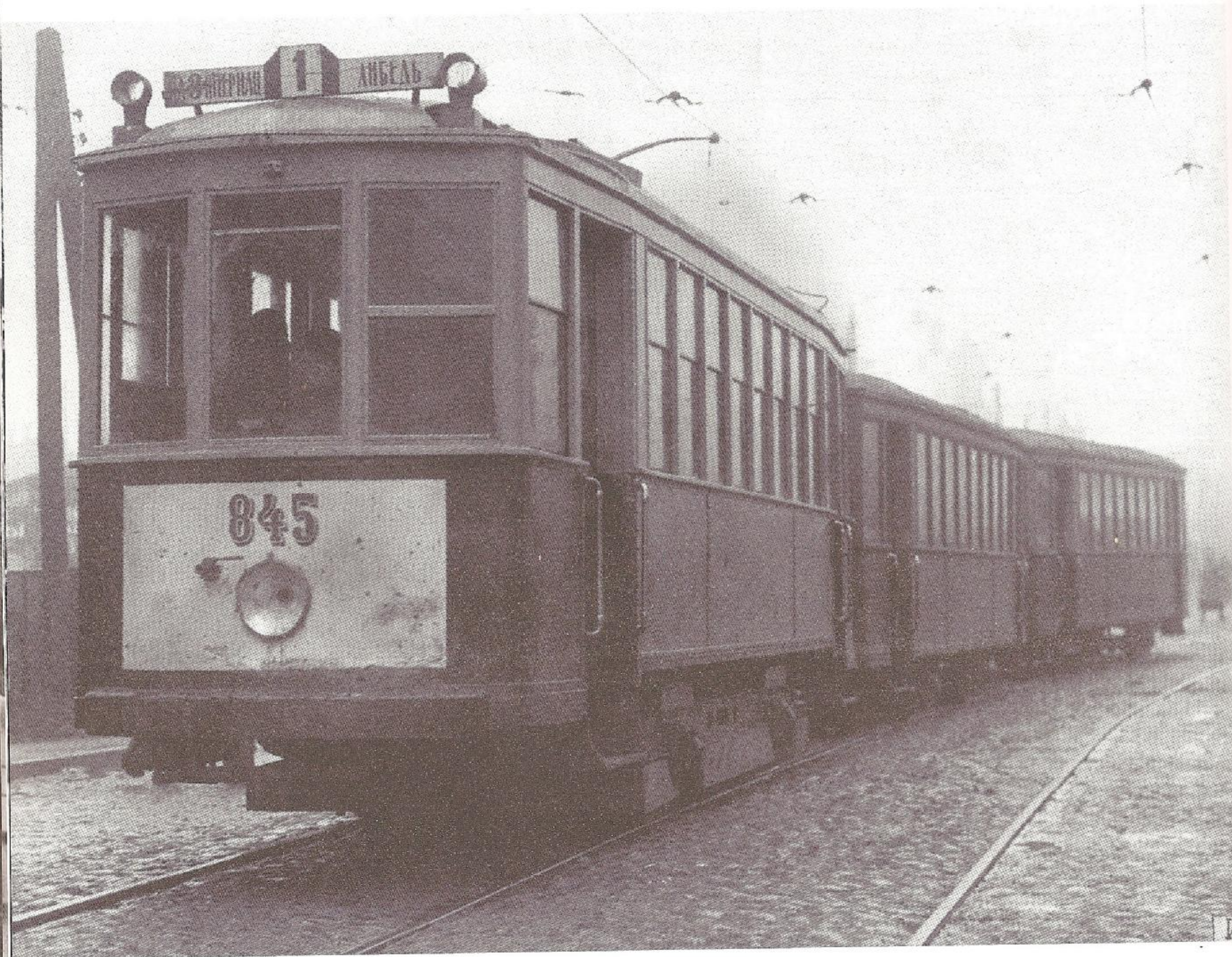
ПРАВАЯ НА КАРТЕ ВЕРХА



Вверху: трамвайный поезд киевской серии выезжает с улицы Ленина (теперь Б. Хмельницкого) на Крещатик. На углу улиц по проекту архитектора Н. Холостенко строится 2-й Дом госучреждений. Теперь на этом месте возвышается здание ЦУМа (1936–1939 гг.)

Слева: новый моторный вагон серии 821-918 в малярном цехе КТЗ. На подножке стоит директор завода тов. Вишневский

1933 г.



Трехвагонный трамвайный поезд киевской серии, состоящий из вагонов постройки КТЗ: моторного (серия 821-918) и двух прицепных (серия 200)

1930-е гг.





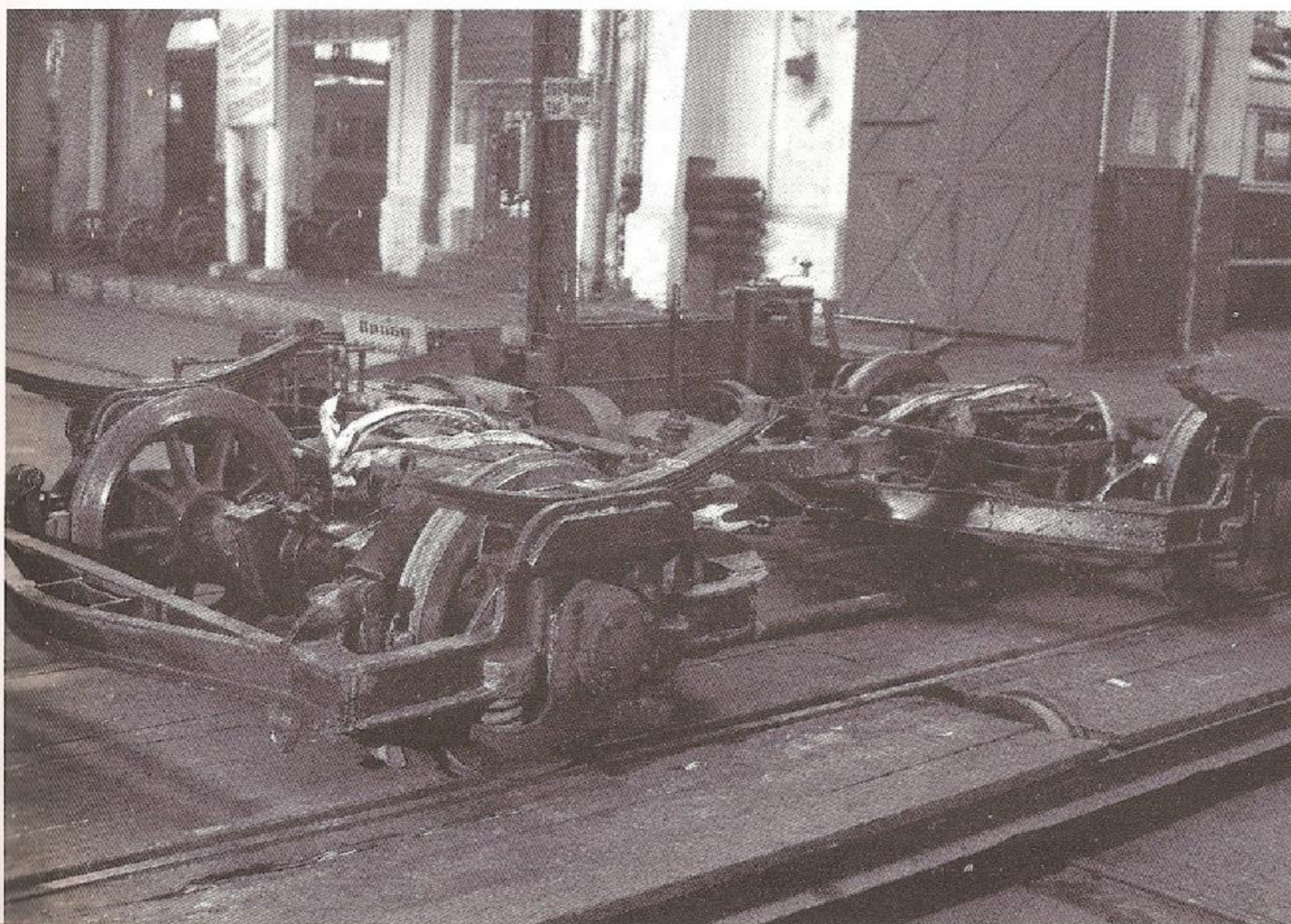
1930-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

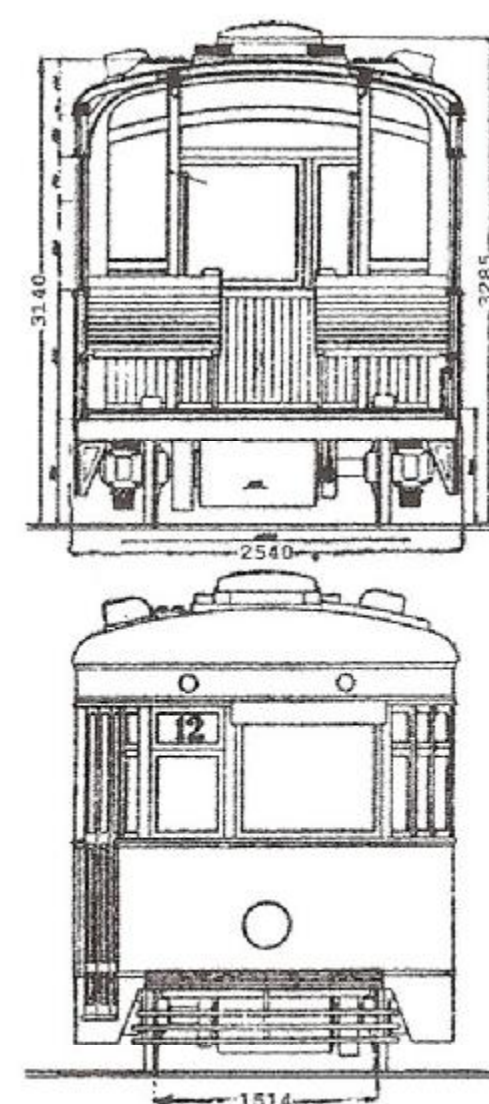
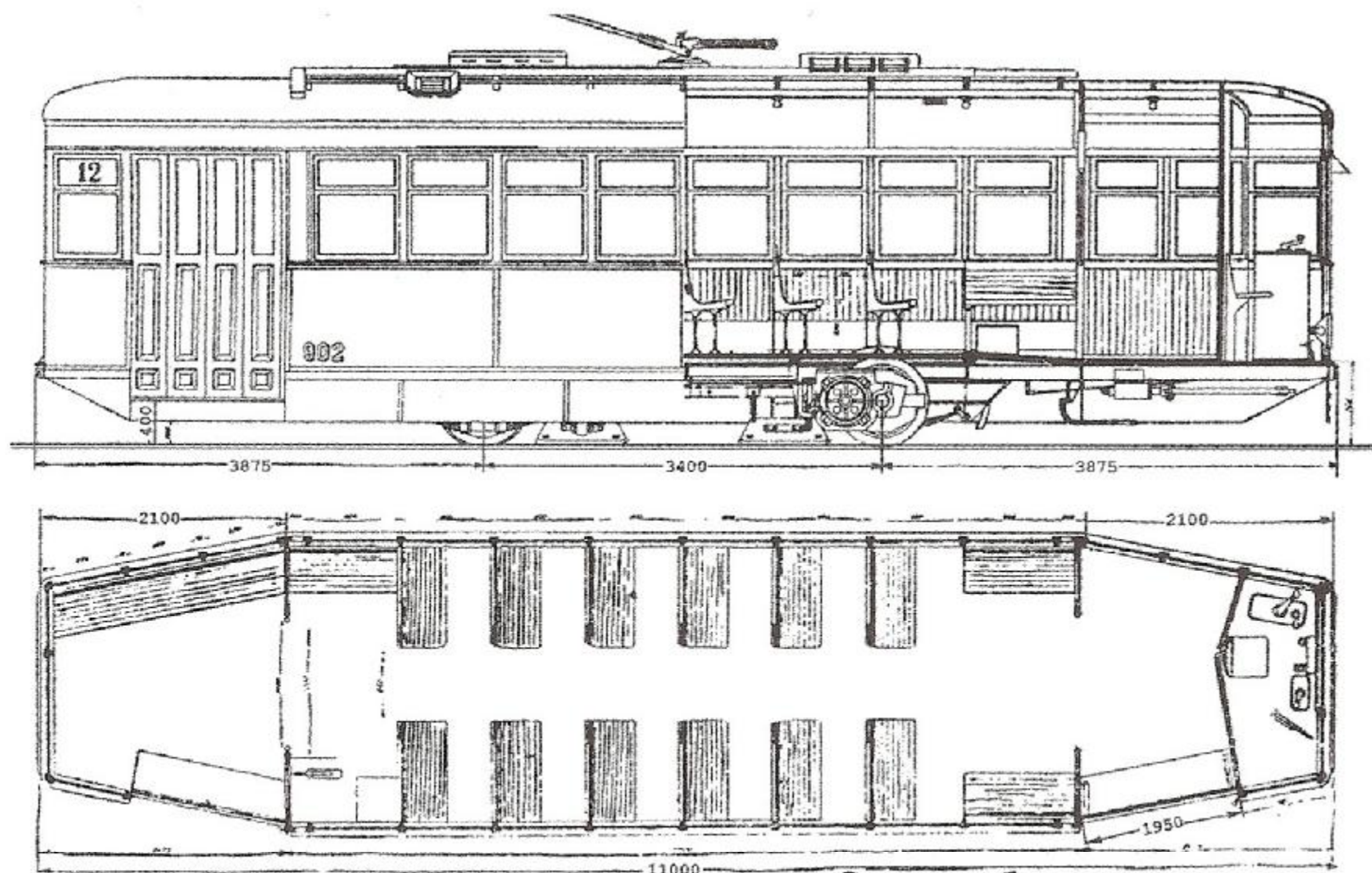


1938 г.

Вагон серии 821-918
маршрута № 3 (площадь
III Интернационала
— Музейный городок)
во время стахановской
декады. У двери
вагоновожатая
М. Климова-Хомяк

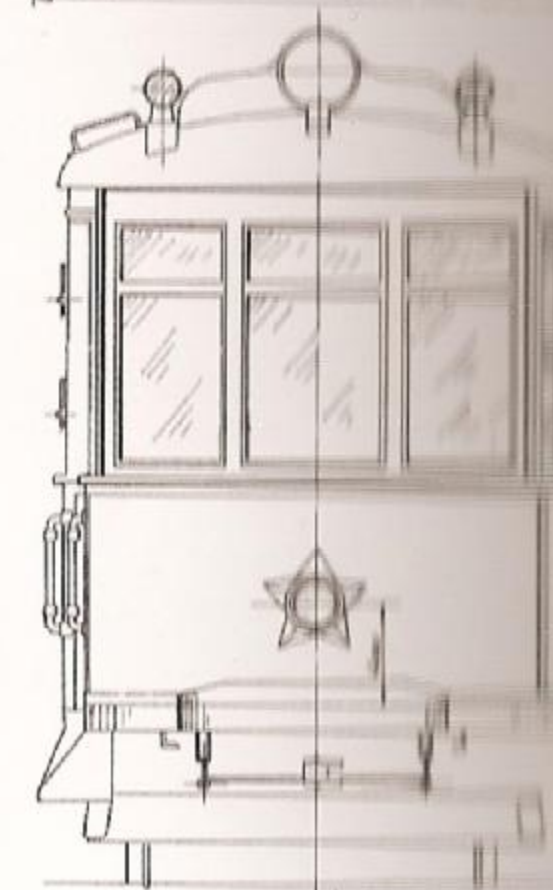
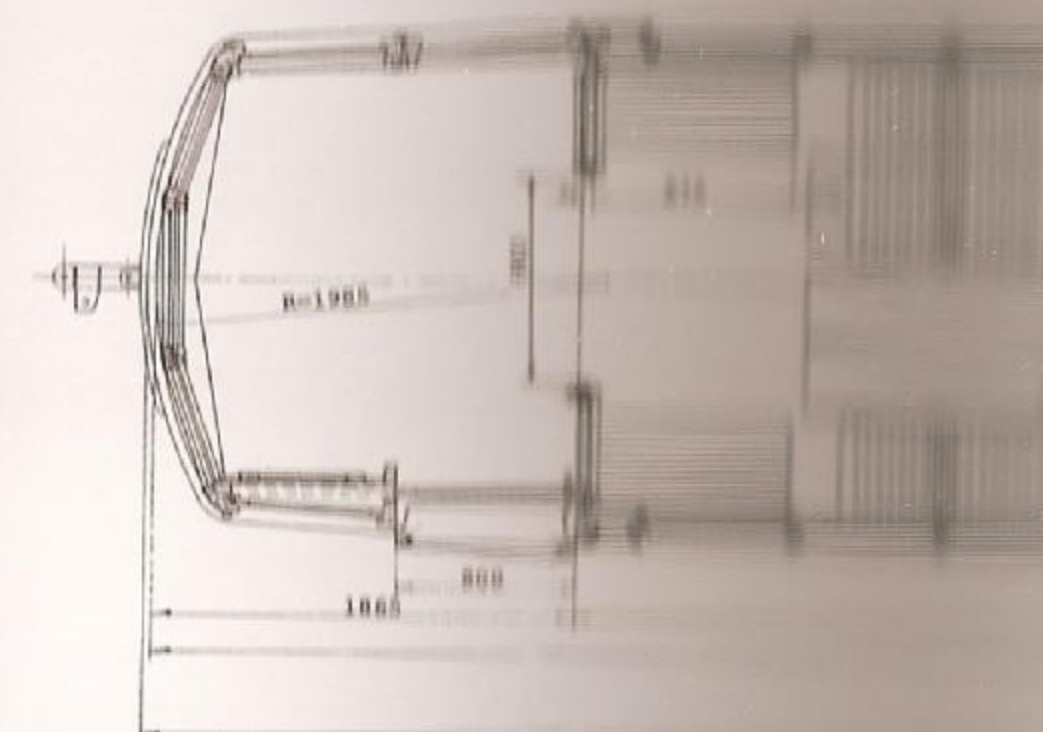
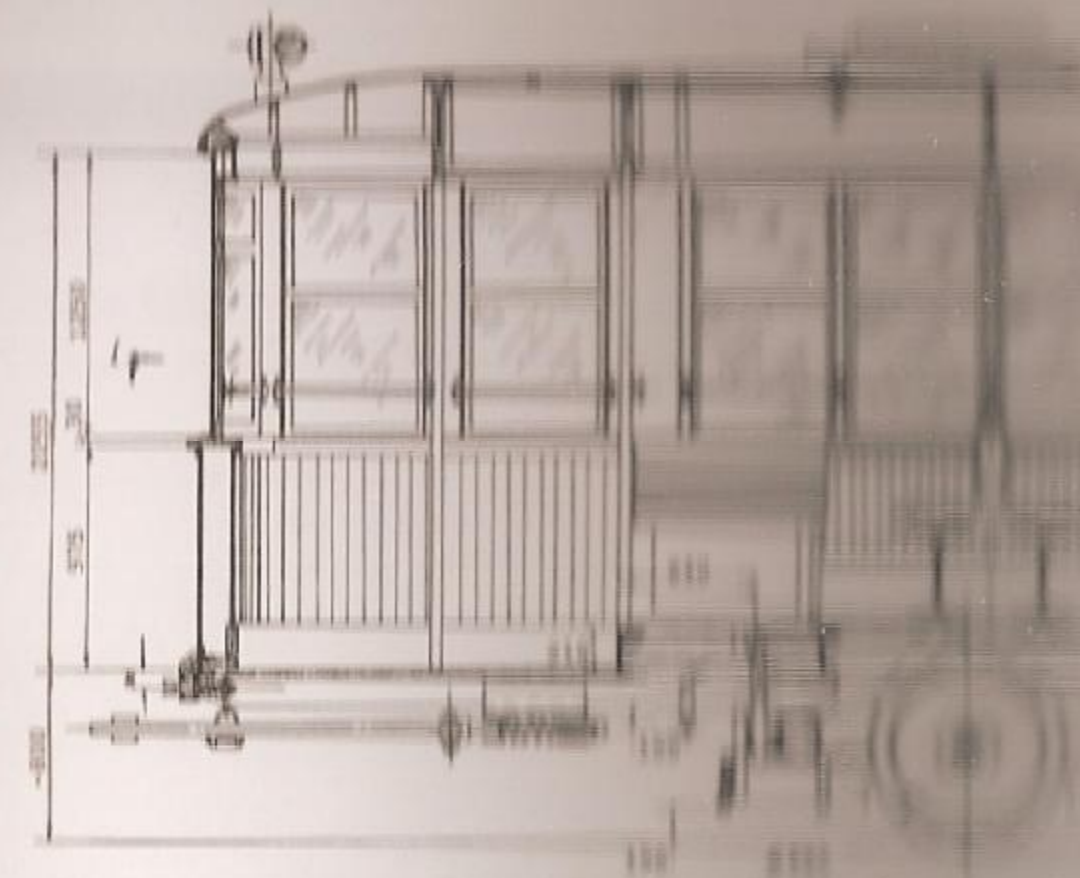


Пара сочлененных между
собой одноосных тележек
нюрнбергского типа с
роликовыми буксами

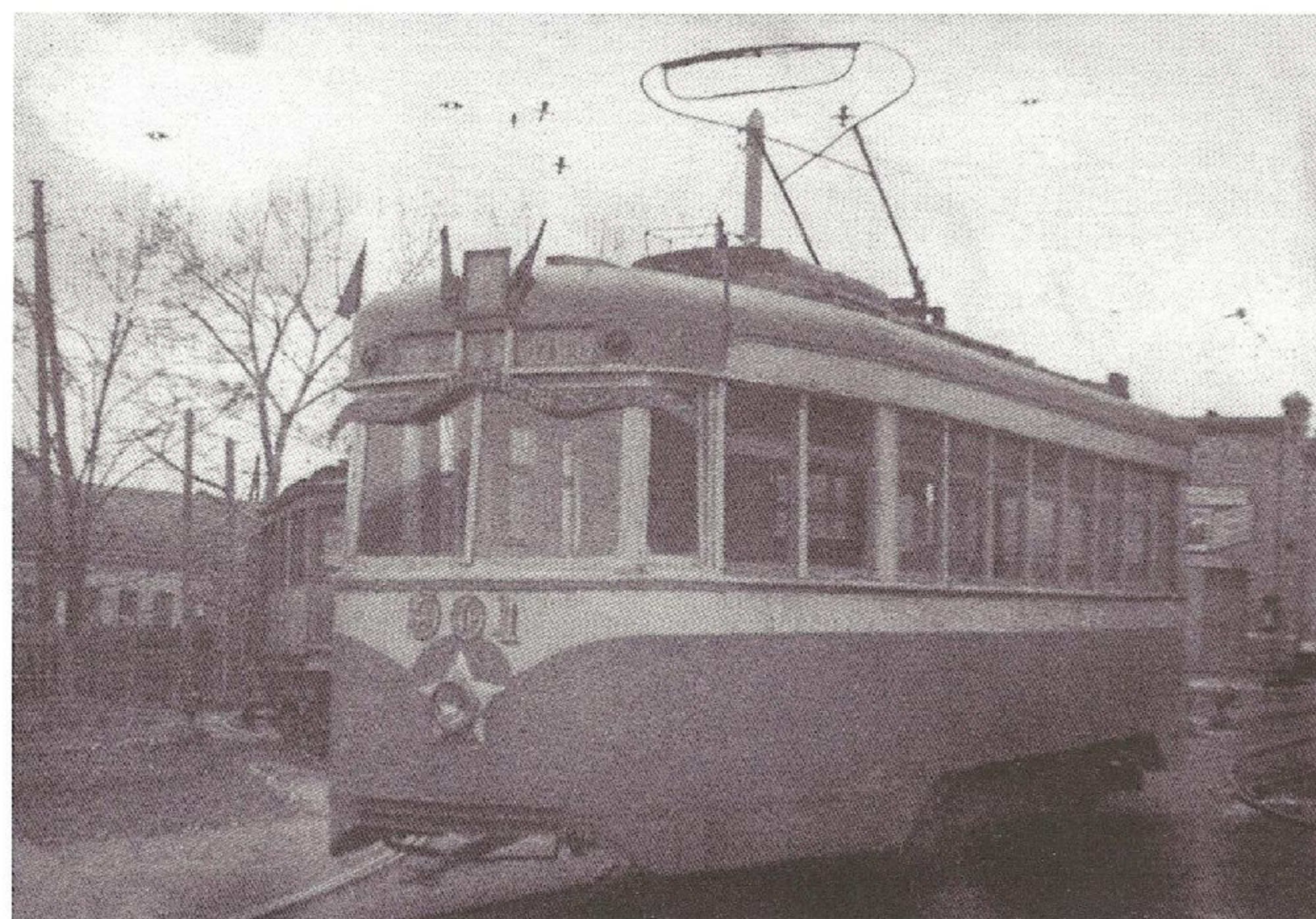


1932 г.

Проект одноконтрол-
лерного вагона № 901
широкого типа

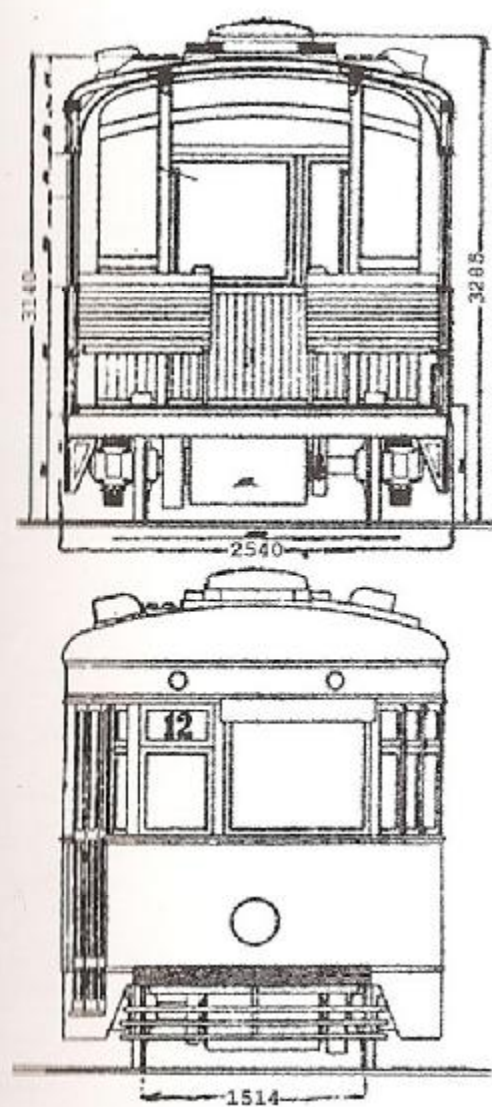


ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1944 г.

Моторный вагон
№ 901 широкого
типа. До реконструк-
ции 1939 года он
имел лобовую часть
угловатой формы (см.
чертеж сверху)

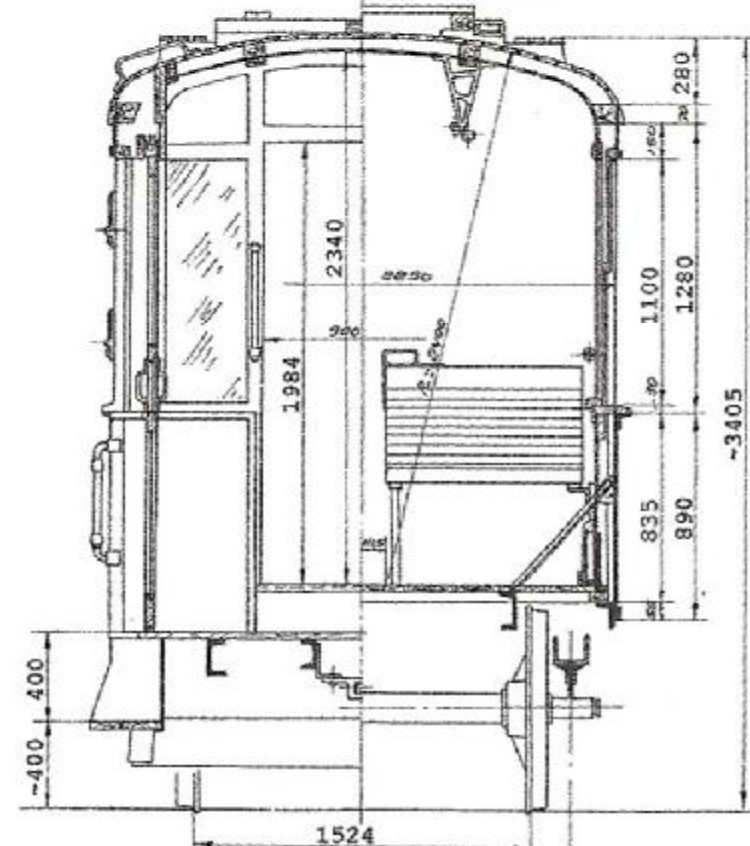
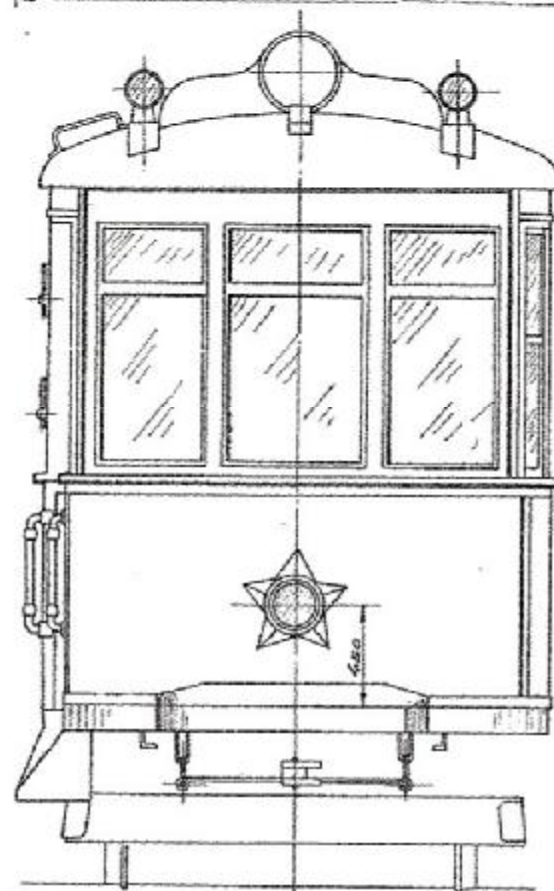
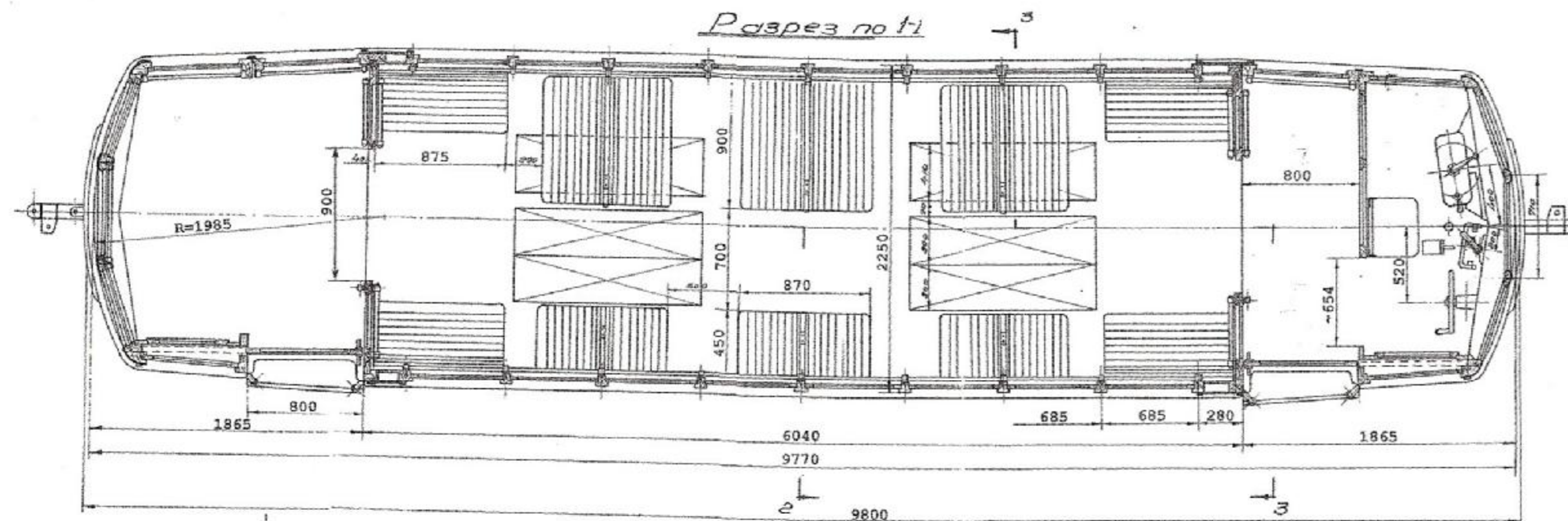
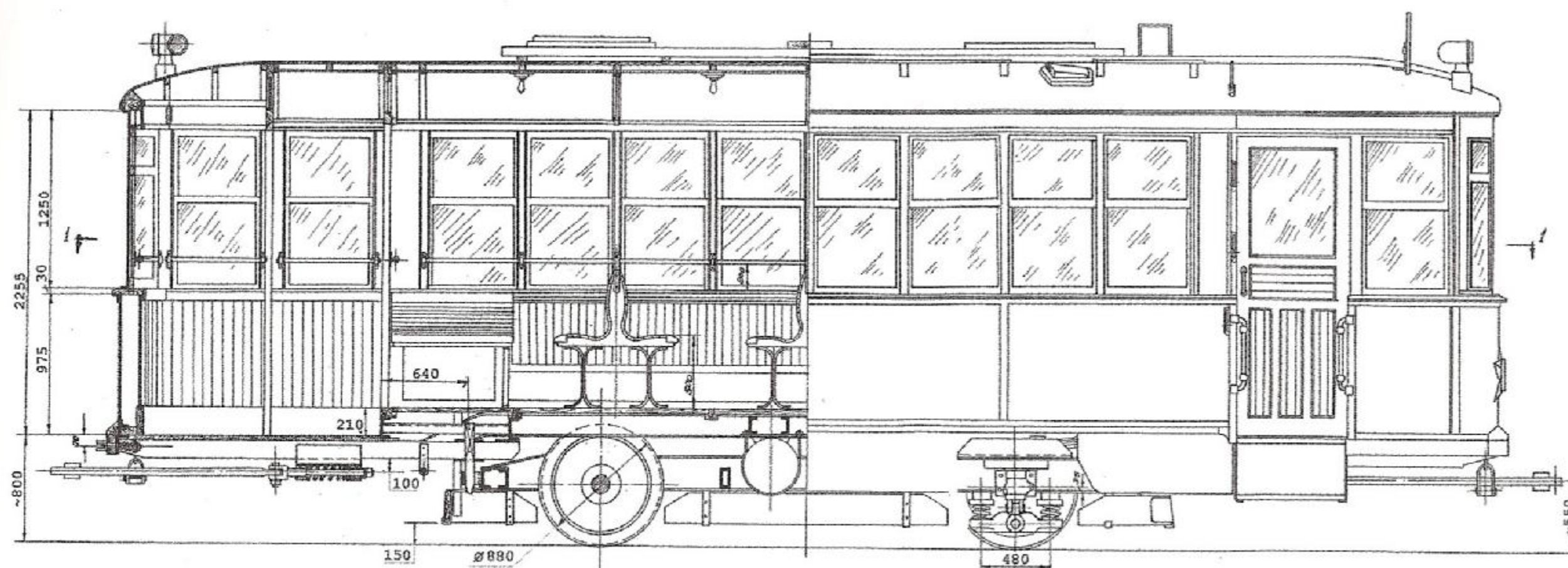


1932 г.

Проект одноконтрольного вагона № 901 широкого типа

1944 г.

Моторный вагон № 901 широкого типа. До реконструкции 1939 года он имел лобовую часть углошайтовой формы (см. чертеж сверху)

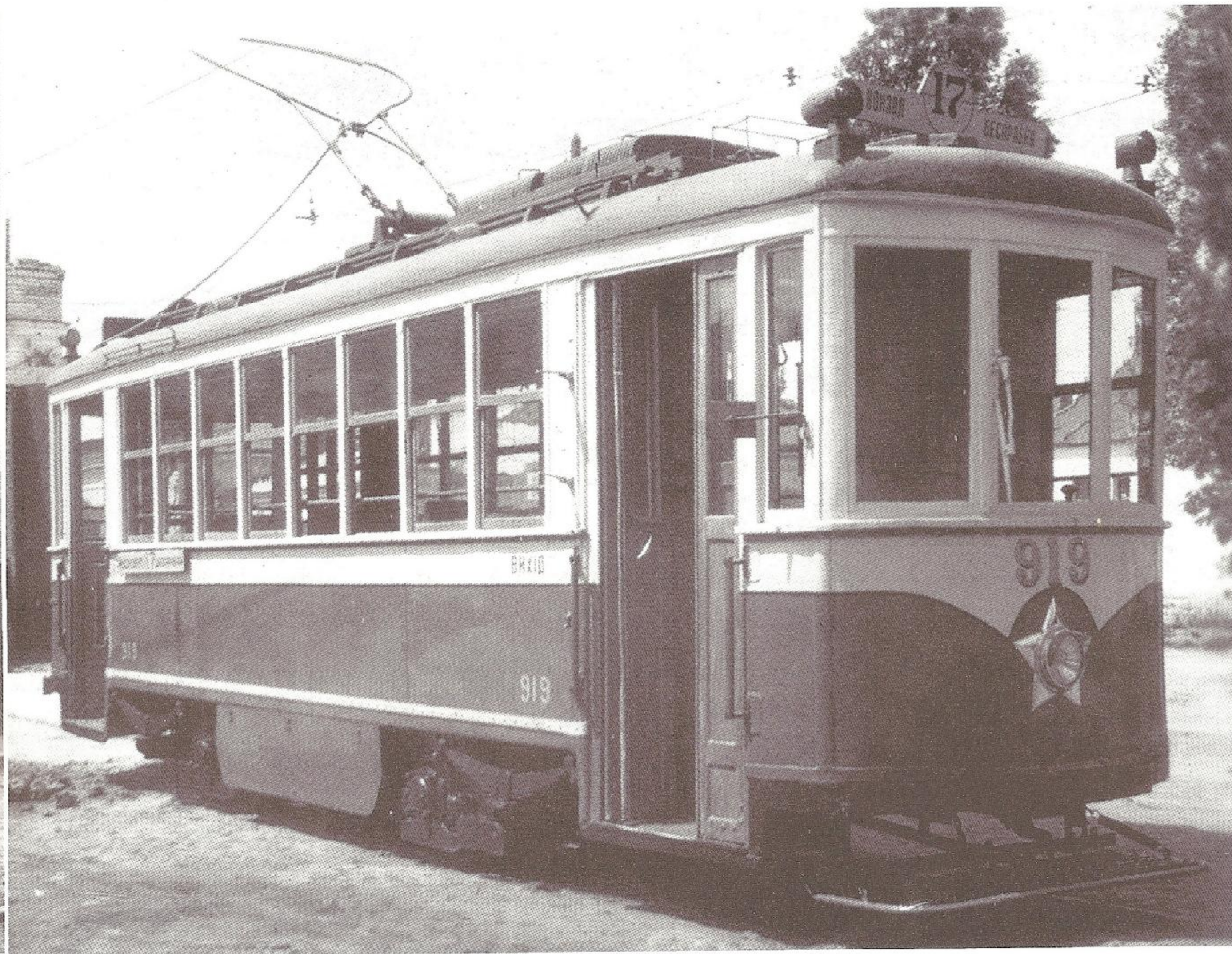


Модернизированный моторный вагон серии 821-918 (база 2900 мм)

Мест для сидения 26
Мест стоять — 51/по 6 в 1 м
Всего мест 77

Площадь вагона ≈ 13 м²

Общий вид 2-го основного моторного вагона		
серии 821-918 (на теп. тягловой базе/базе)		
Конструктор	М.И. Давидов	Н.В. Бондарь
Изготовитель	Днепропетровский завод	Днепропетровский завод
Спецификация	Шварц	Шварц
Модификация	Шварц	Шварц
с. Киев 1947г.	М.И. Давидов	М.И. Давидов



Моторный вагон 2М второго выпуска (серия 919-951). Данный экземпляр не является вагоном-памятником, ныне стоящим возле Подольского трампарка. Номер 919 был присвоен памятнику ошибочно

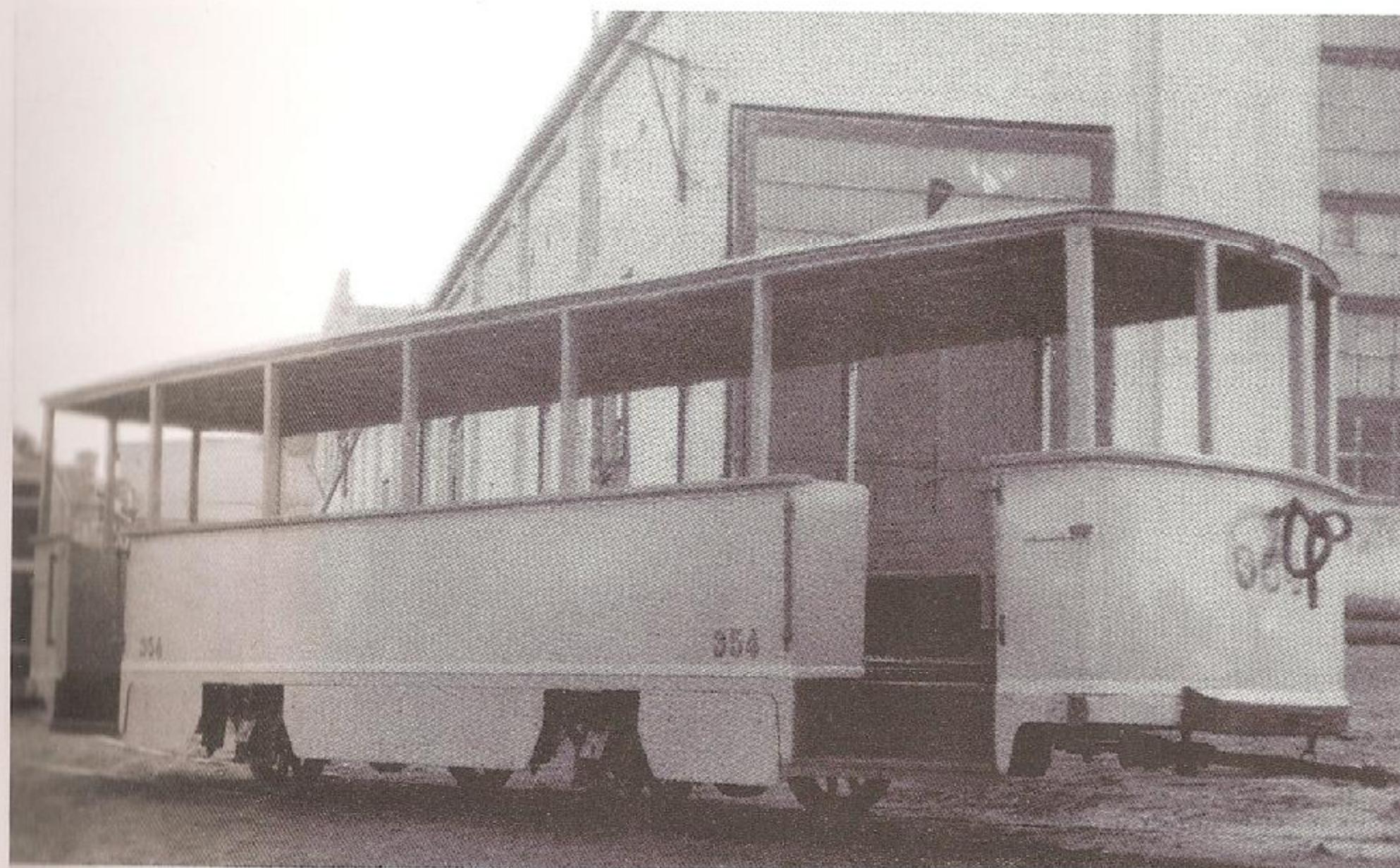
1937 г.





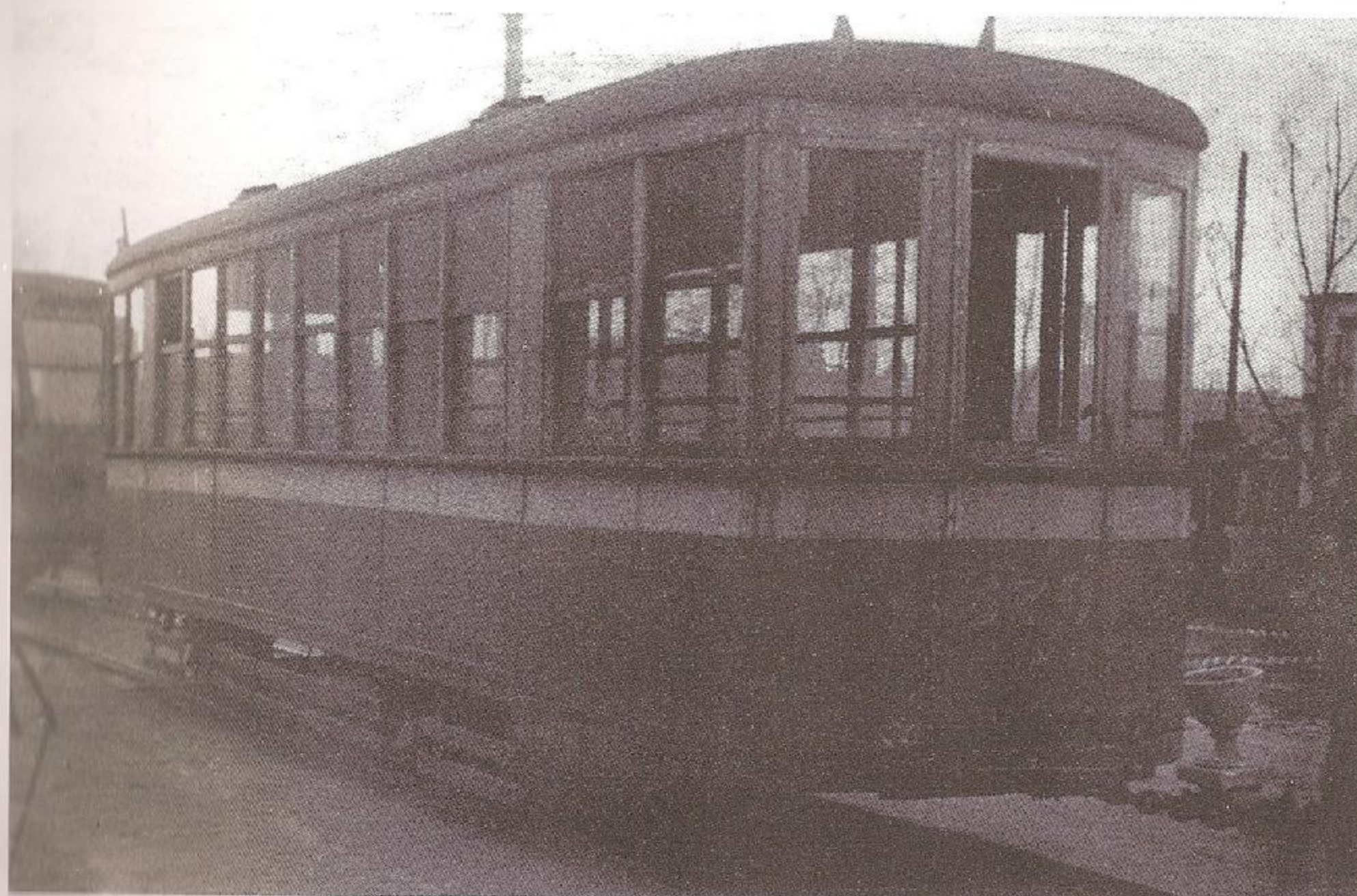
1937 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



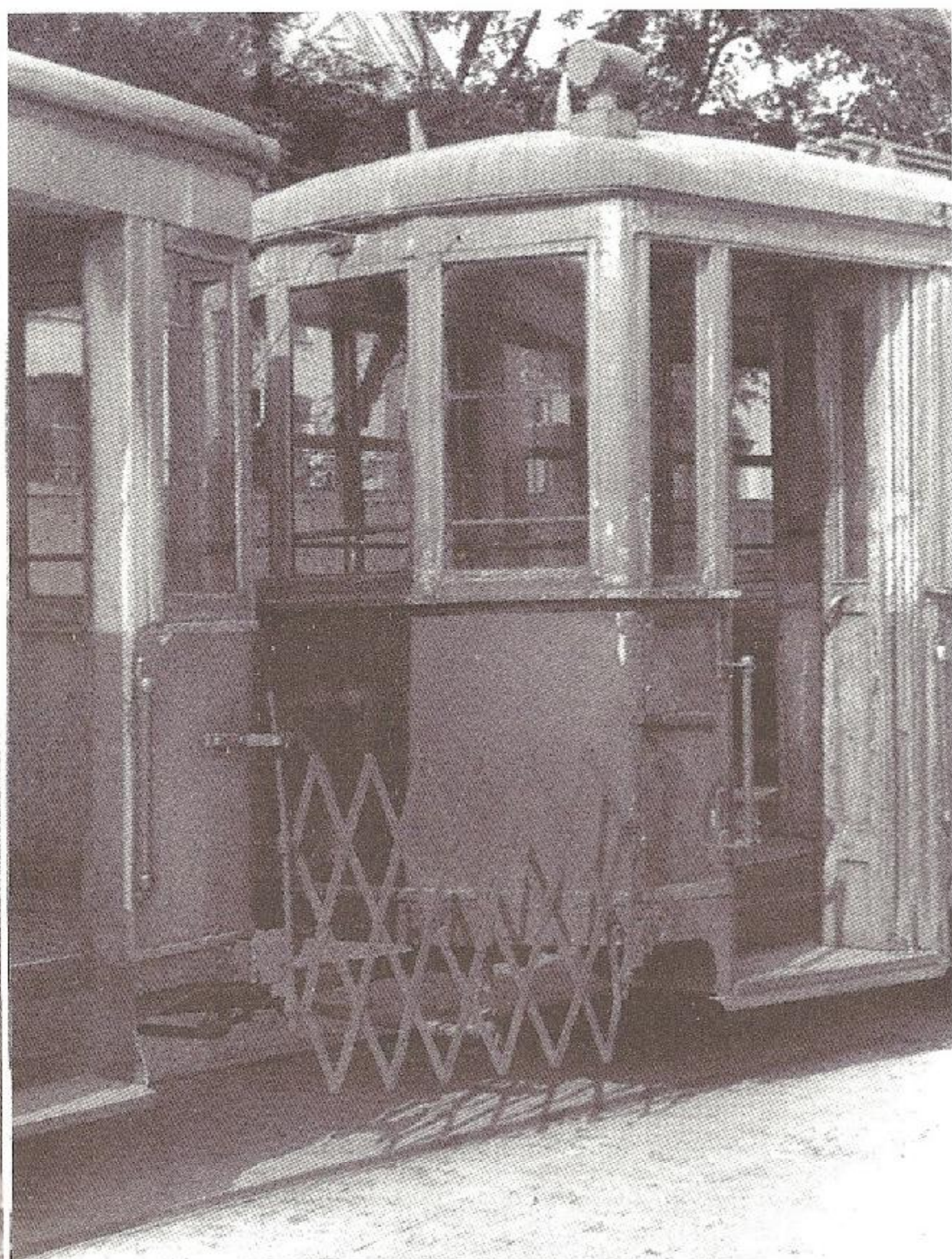
1948 г.

Прицепной вагон 2П
(серии 300), переоб-
рудованный в летний



Односторонний прицепной
вагон 2П № 370, оборудо-
ванный торцевой дверью

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



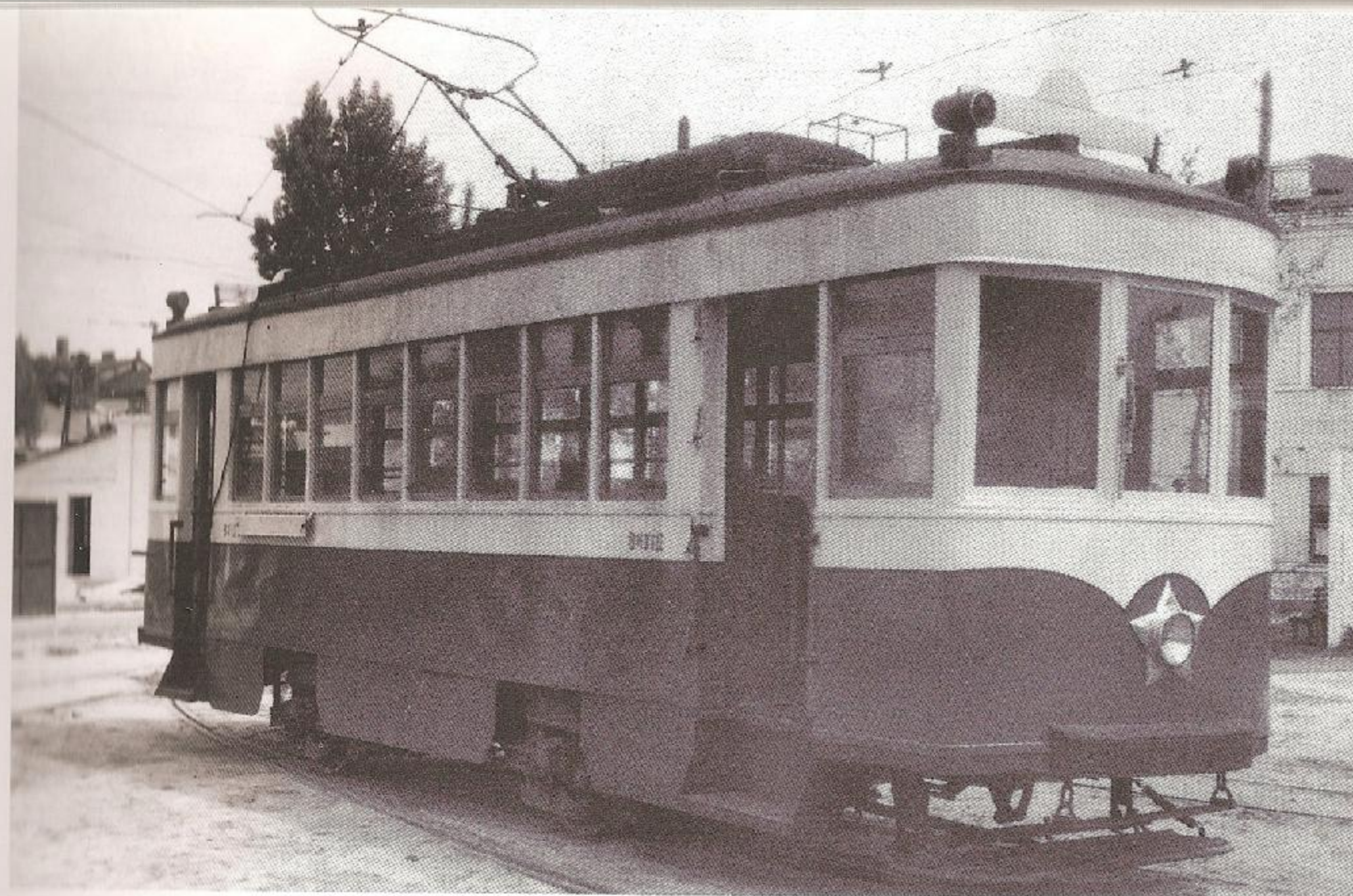
Межвагонное ограждение трамвайного поезда Х+2П



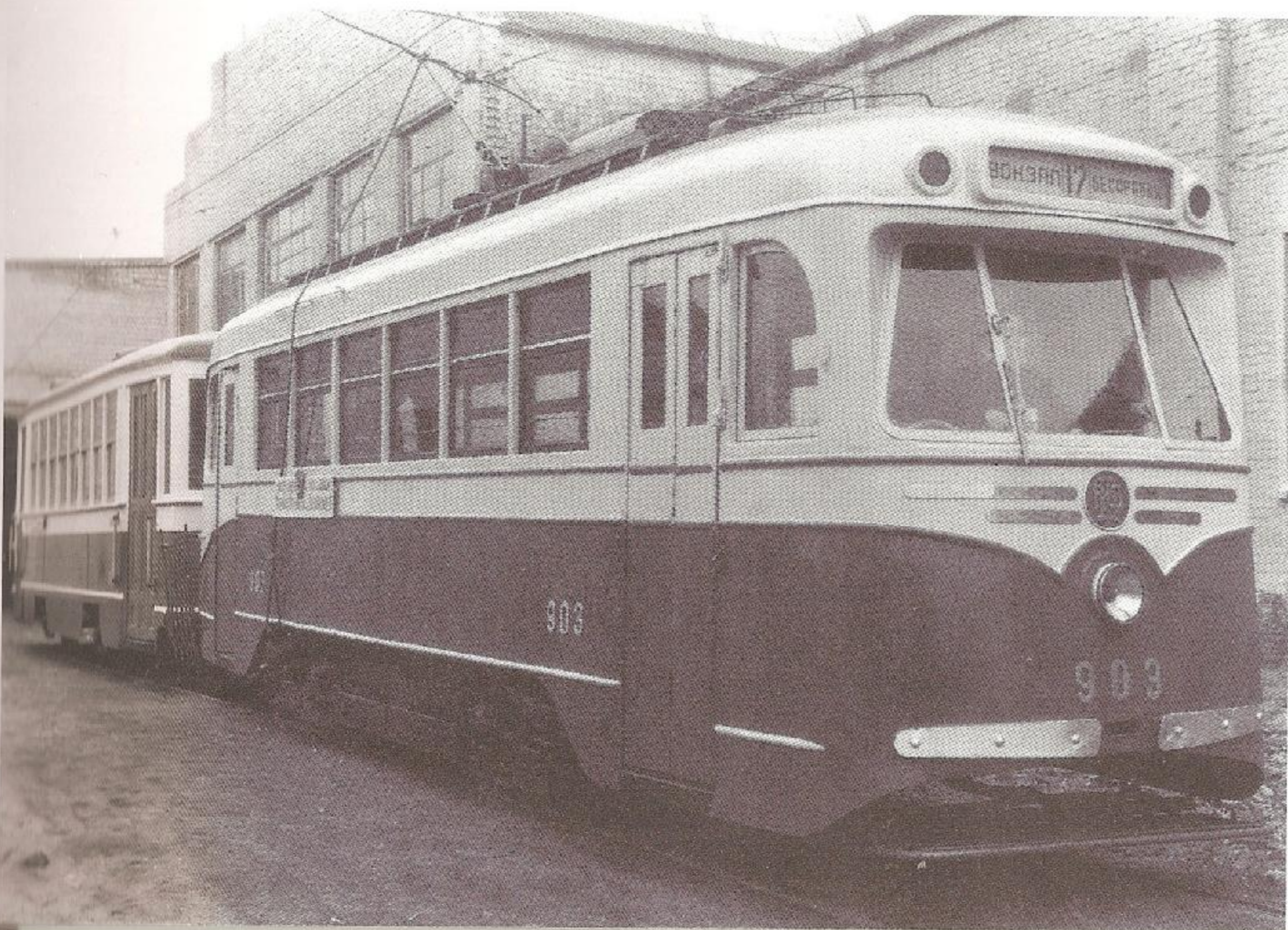
Салон модернизированного вагона 2М № 903



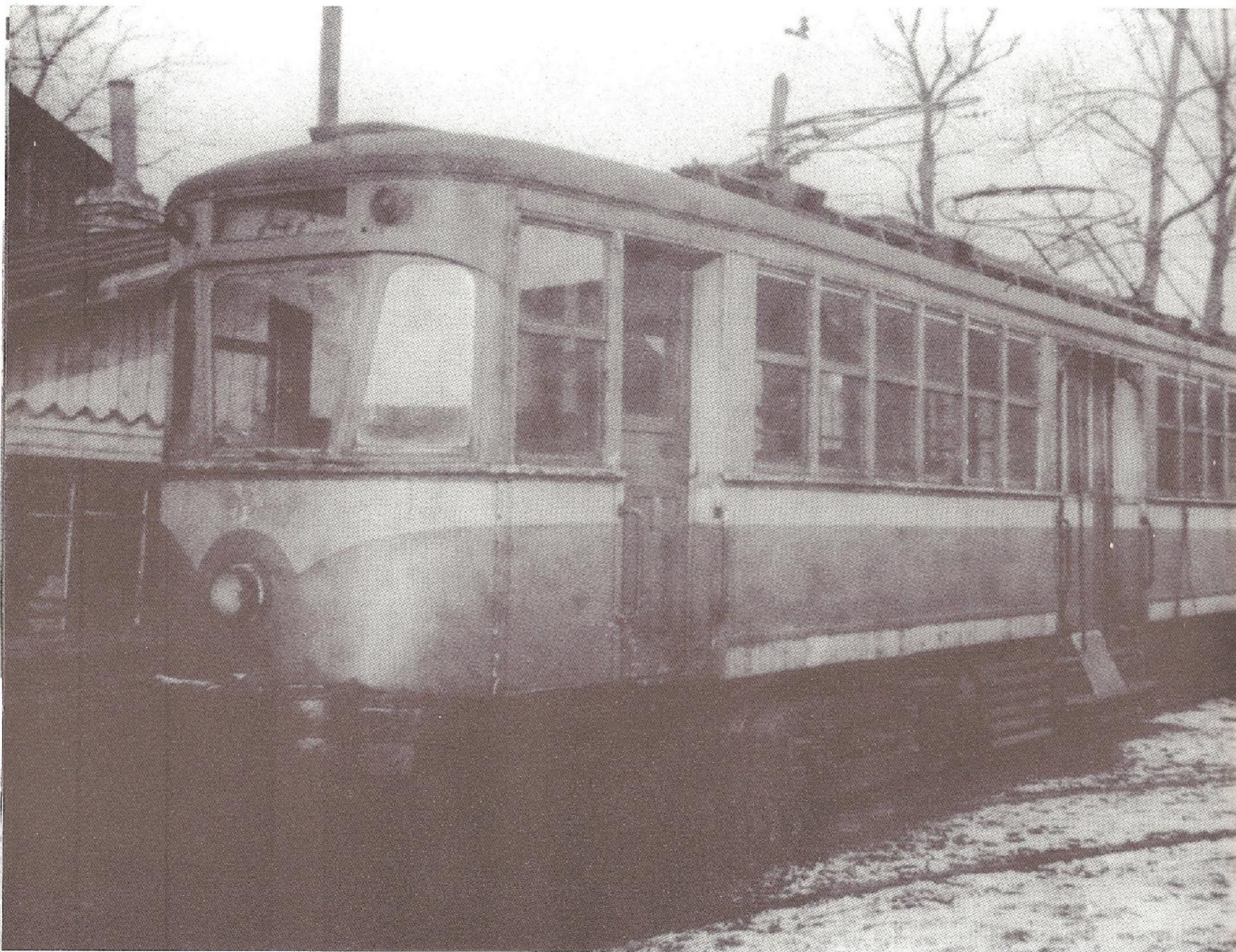
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Моторный вагон 2М
(серия 821-918),
модернизированный
в 1948 году



Моторный вагон
2М № 903, модернизи-
рованный КТЗ в 1950
году



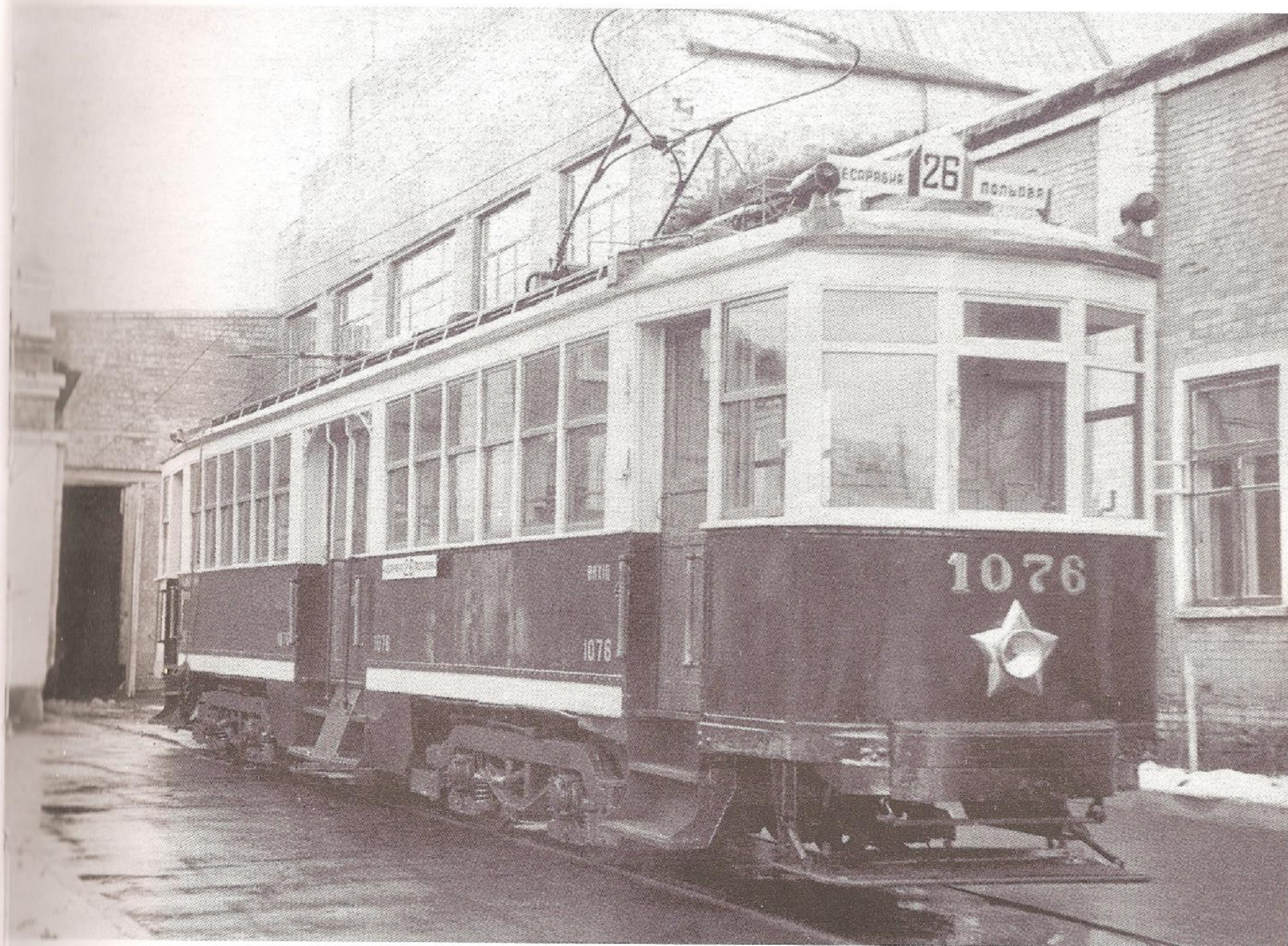
Моторный вагон 4М № 1085 с измененной конструкцией лобовых стекол. В 1935 году этот «пульман» был оборудован рекуперативным тормозом и тележками Т8К



Моторный вагон 4М № 1070, модернизированный в 1938 году, был оборудован тележками Т8К



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Моторный вагон 4М № 1076, построенный КТЗ в 1931 году. При модернизации в 1938 году он, как и многие другие «пульманы», был оборудован тележками Т8К-38

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1940-е гг.

Киевская серия 1101 (М1)

В середине 1930-х годов ведущие инженеры мира, используя последние достижения науки и техники, работали над созданием вагона нового поколения. Особое внимание уделялось косвенной системе управления двигателями, которая позволяла управлять из одной кабины несколькими моторными вагонами в составе (по системе многих единиц). В СССР подобные разработки велись на заводе «Динамо».

В 1940 году первые цельнометаллические вагоны обтекаемой формы, оборудованные электропневматическим тормозом и автоматическими ширмовыми дверями, построил КТЗ. Новая модель М1 (серия 1101) существенно отличалась от предшественников: пассажирский салон имел роскошную отделку с мягкими диванами, стали применяться тележки Т8К-40 сварной конструкции. Электрическая схема предусматривала рекуперативный тормоз, ранее удачно обкатанный инженером С. Ребровым на экспериментальном поезде пульмановского типа. Косвенная система управления контакторами осуществлялась посредством небольшого мастер-контроллера, размещенного под сидением вагоновожатого.

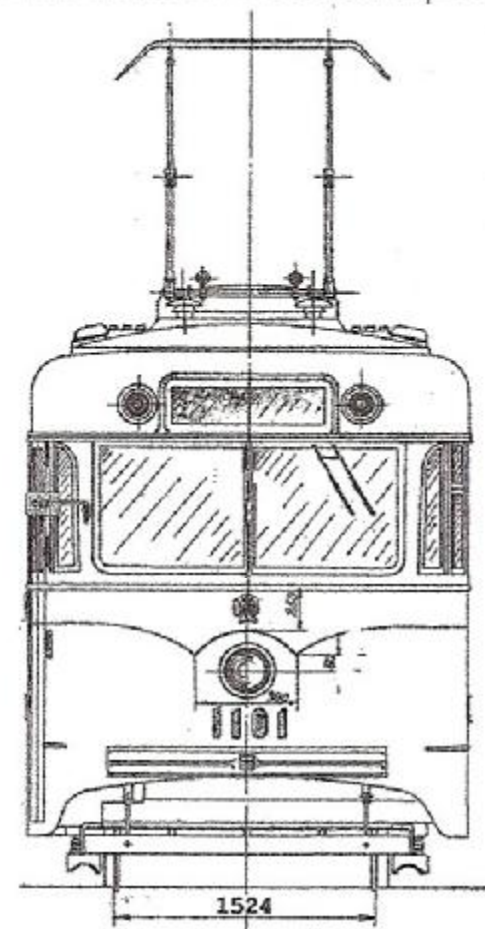
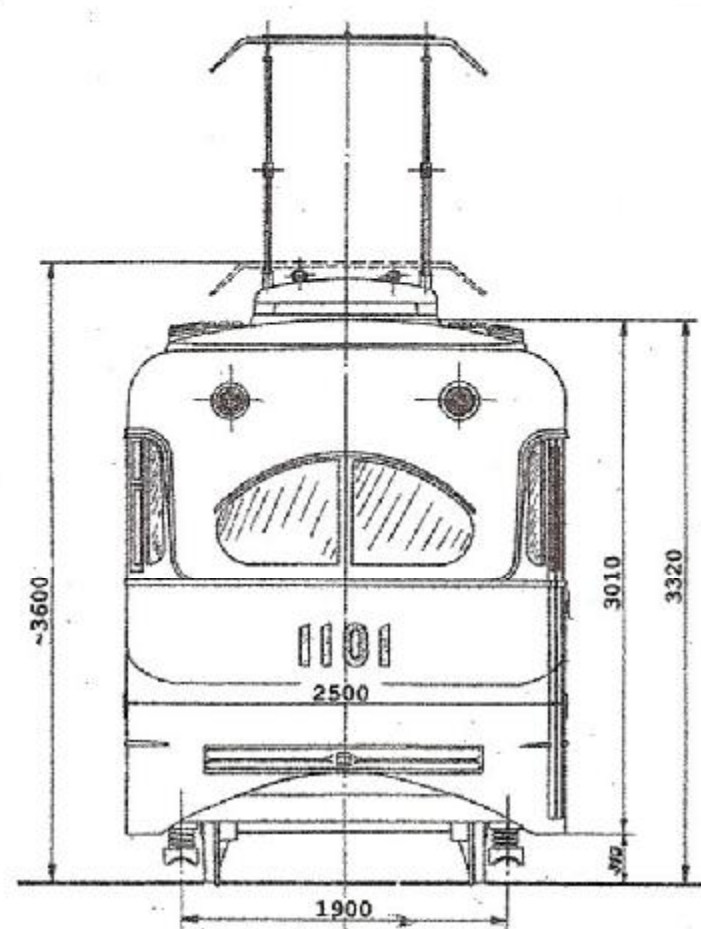
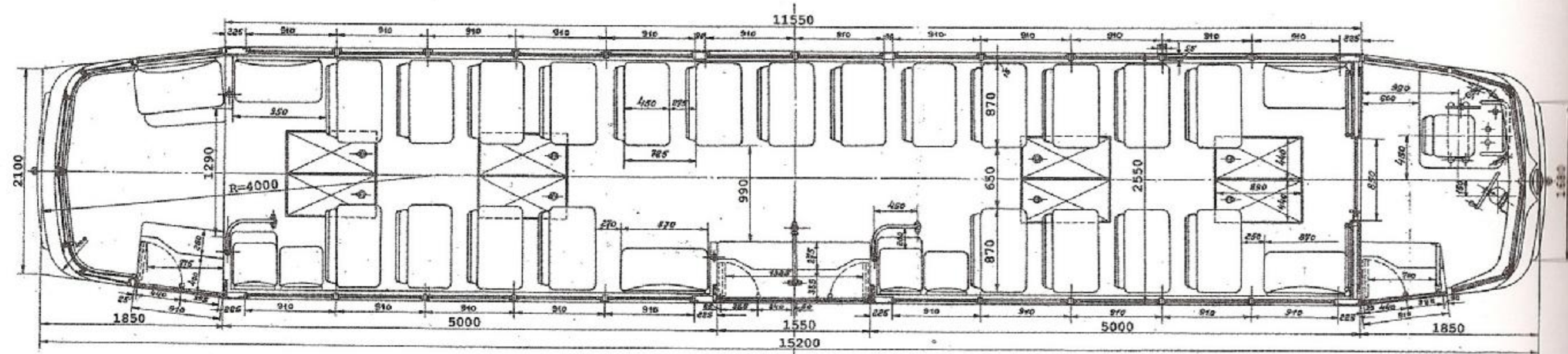
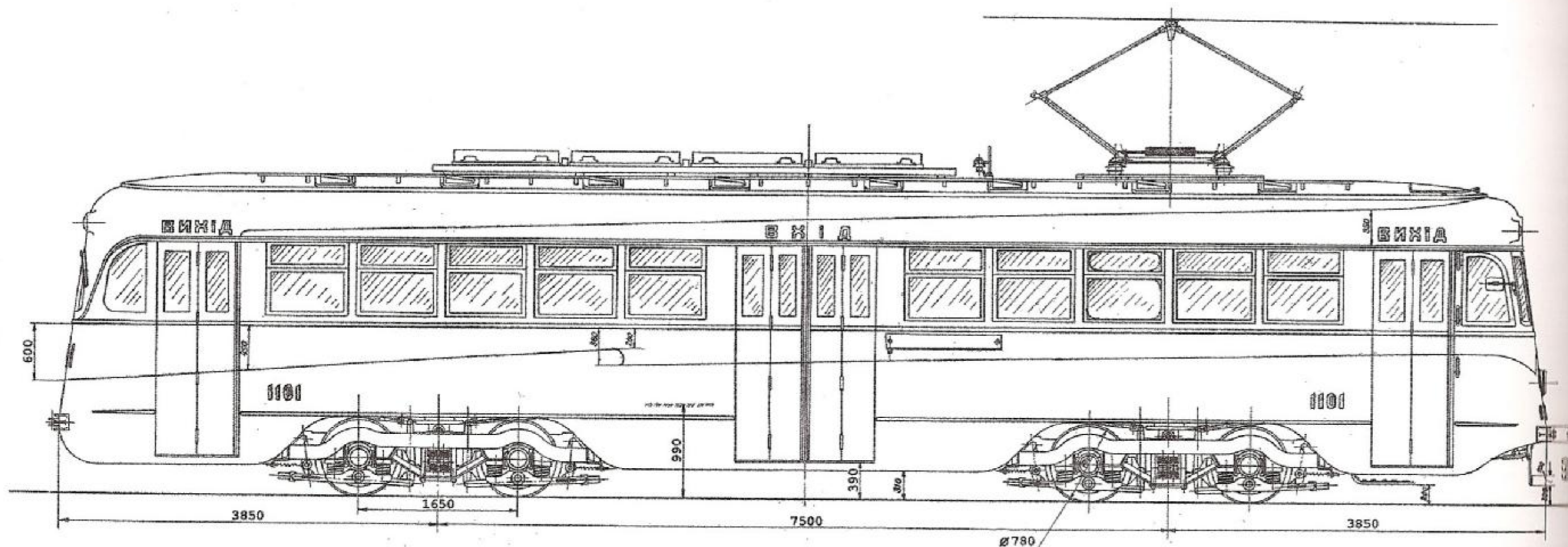
Всего к лету 1941 года было изготовлено 7 серо-голубых вагонов М1. Восьмой в недостроенном виде пережил оккупацию и вышел на маршрут лишь в 1944-м. После войны КТЗ был перегружен заказами на ремонт старого подвижного состава, и выпуск серии 1101 не возобновился. Последний М1 построили в 1949 году, а через пять лет все 9 экземпляров прошли капитальный ремонт с заменой оборудования по типу МТВ-82 и в 1961 году были переданы другим трамвайным предприятиям страны.

1940 г.

Новый цельнометаллический вагон М1, оборудованный косвенной системой управления и рекуперативным тормозом







Проект цельнометаллического четырехосного вагона М1 (серия 1101-1109). Внизу автографы конструкторов КТЗ: М. Ольшанского, В. Серегина, В. Пигина и М. Антипина. 1940 год

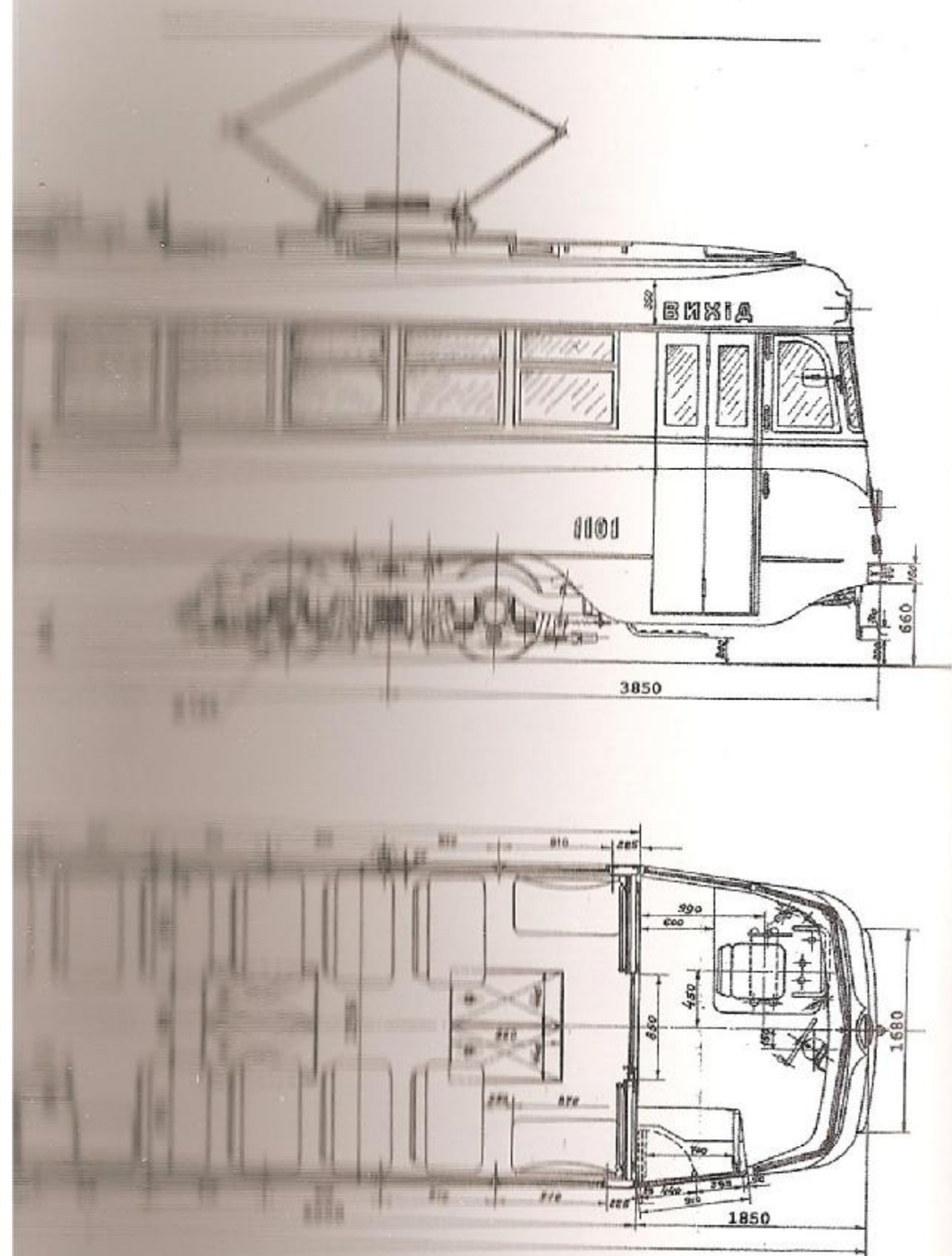
Конструкторы вагона
М. Ольшанский
В. Серегин
В. Пигин
М. Антипин

Общий вид
4-осного моторного ваг. мод. 1940г.

Констр. <i>В. Серегин</i>	Трамвайный завод им. Дзержинского
Копир: <i>В. Пигин</i>	Конструкторск. бюро
Провер. <i>М. Антипин</i>	
Начальник	

М1-1

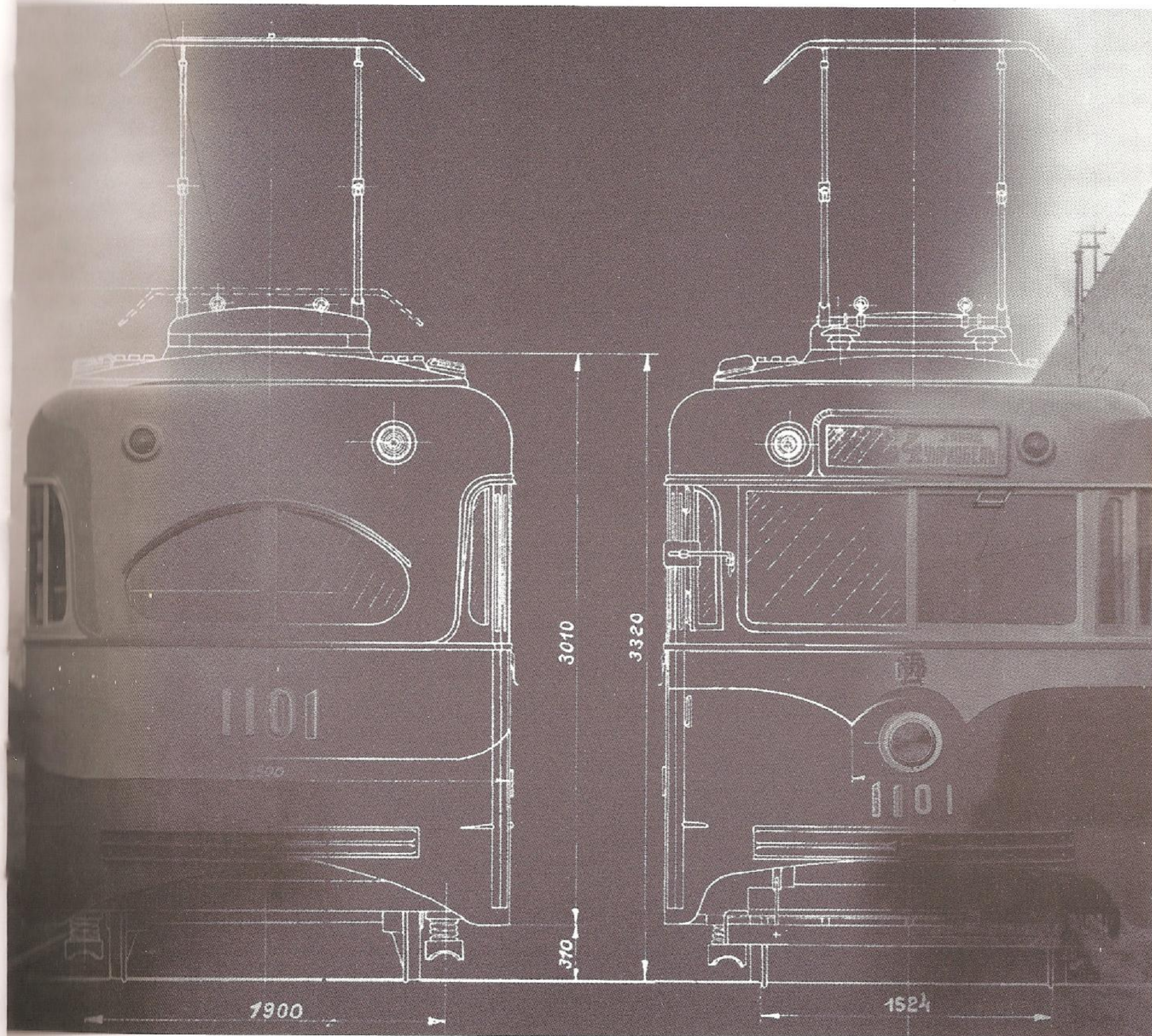




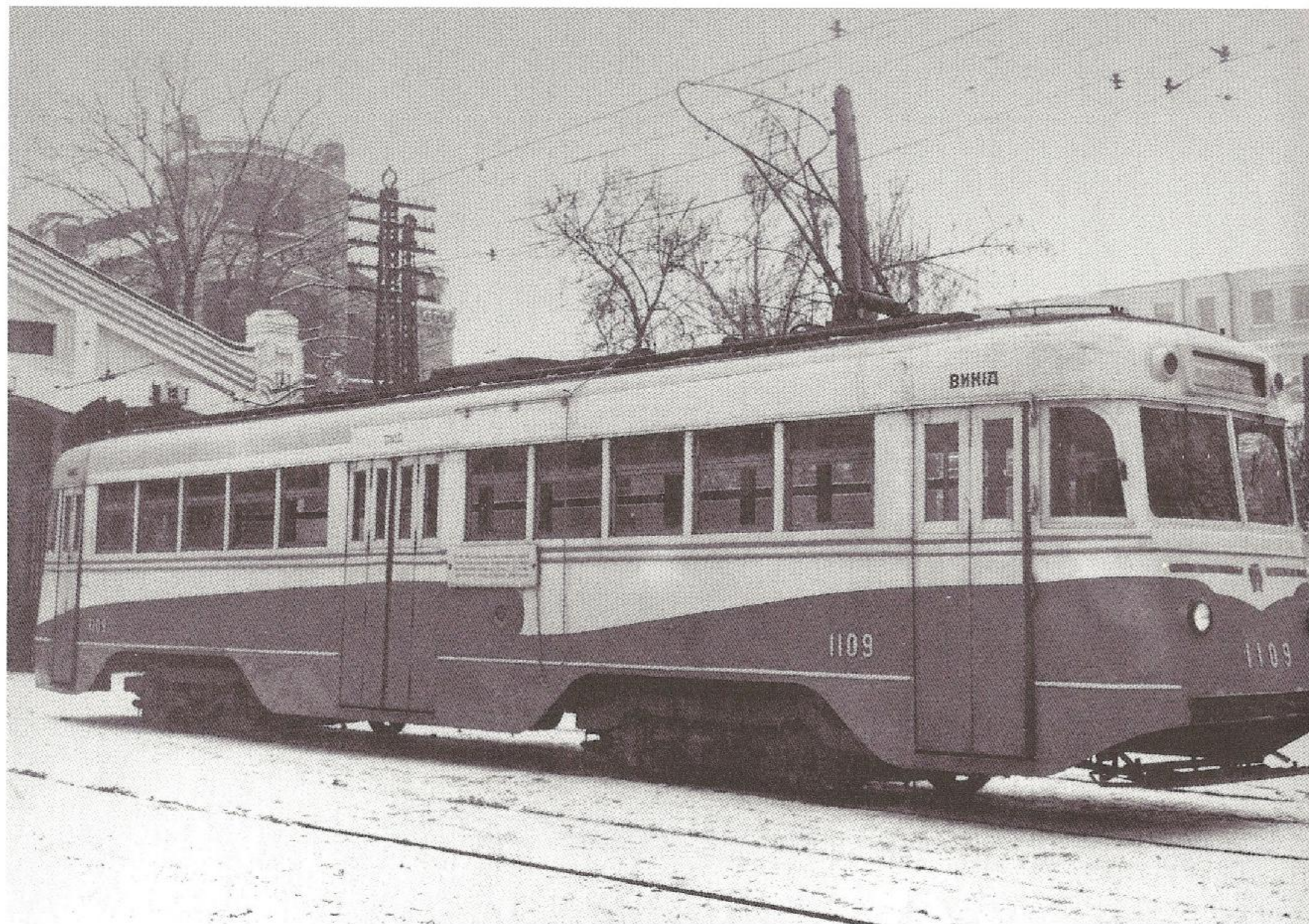
Чертеж декартеновского четырехосного вагона М1
 (1941-1944). Внесу автографы конструкторов КТЗ: М.
 Пилипенко, В. Серетина, В. Пигина и М. Ангелина. 1940 год



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

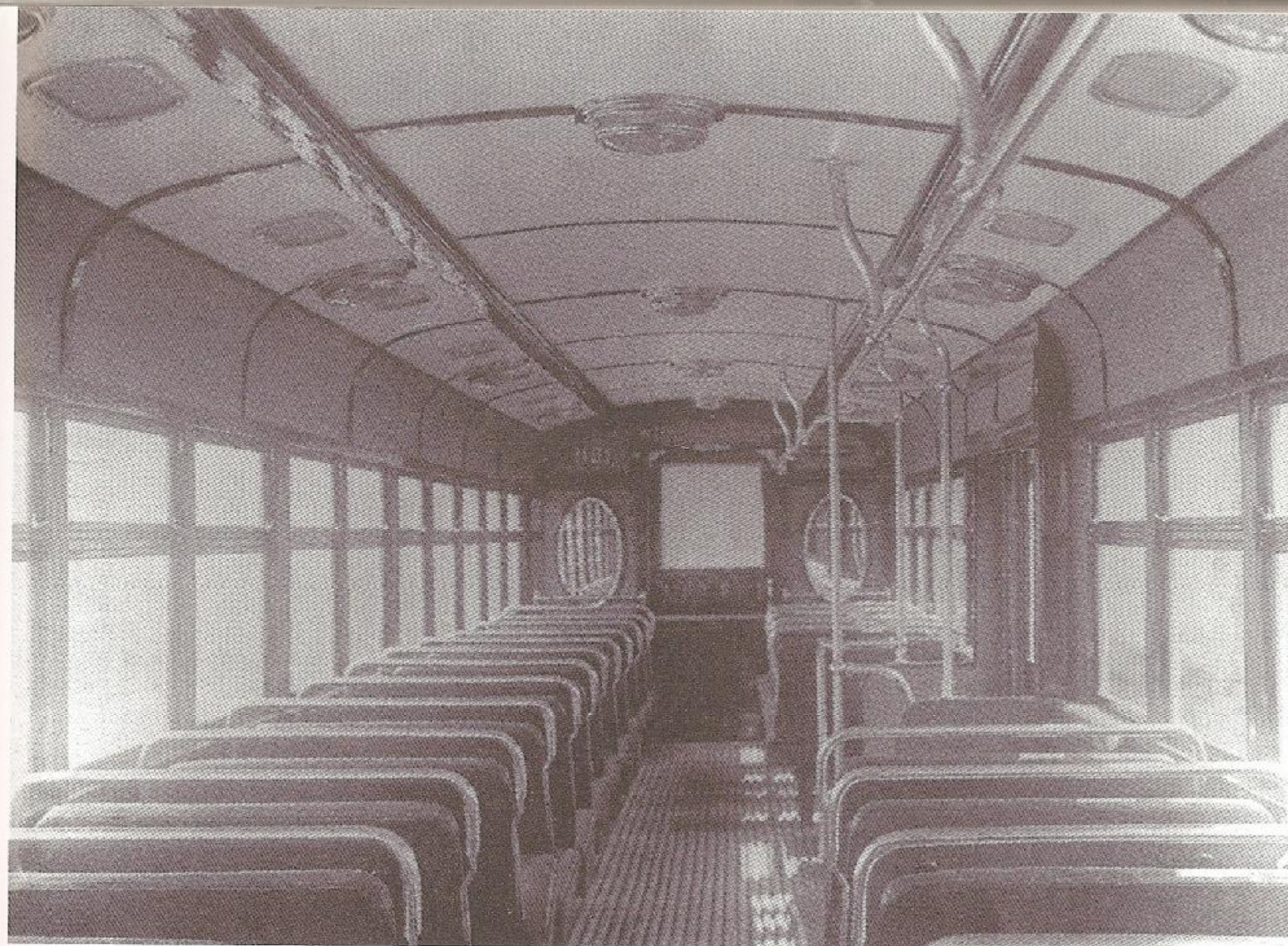


Вагон М1 № 1109 1949 г. выпуска на территории Лукьяновского трампарка



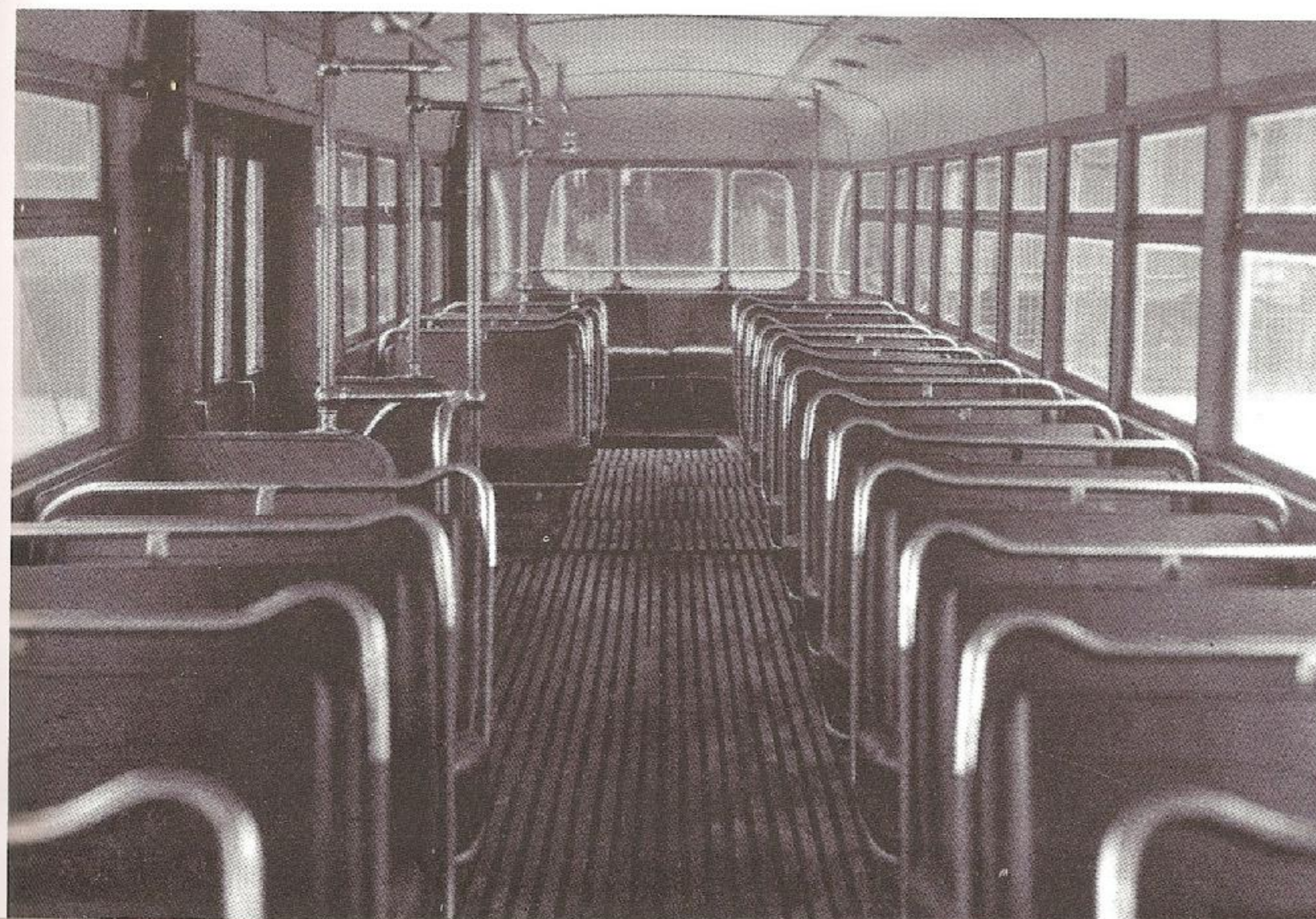


ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1940 г.

Интерьер вагона М1 отличался богатой отделкой с множеством никелированных деталей



1949 г.

Салон М1 № 1109 послевоенного образца





ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Сразу же после начавшихся в июне 1941 года на территории СССР боевых действий Киев подвергся налету вражеской авиации, сбросившей на его улицы первые бомбы. Эти налеты повторялись и в последующие дни, и все же, несмотря на наносимые бомбовые удары, город продолжал жить, постепенно привыкая к условиям военного времени.

Киевский трамвай, в соответствии с объявленным в городе военным положением, был переведен на особый, круглосуточный режим работы. Теперь на его линиях помимо снабженных светомаскировкой пассажирских вагонов курсировали также грузовые платформы, перемещавшие военные и стратегические грузы, а во время подготовки к обороне Киева (август–сентябрь) доставлявшие к местам сооружения заградительных баррикад и оборонительных укреплений деревянные щиты и мешки с песком, бревна и противотанковые «ежи». На этих же платформах киевляне отправлялись возводить упомянутые укрепления, рыть окопы и противотанковые рвы. Кроме того, трамваи принимали активное участие в эвакуации промышленного оборудования и раненых.

1944 г.

Служебный вагон П-1 движется по временной хозяйственной ветке. На месте видимых в левой части фотографии руин в 1952–1957 годах по проекту архитекторов Б. Приймака, В. Ладного, З. Хлебникова и Г. Слуцкого было сооружено административное здание с известным портиком Главпочтамта. Вдали виднеется Софийская колокольня. Справа различим фрагмент еще не разобранный остова сгоревшего здания бывшей Городской думы, в котором до войны размещался горсовет



1943 г.

Разрушенный
во время оккупации
прицепной вагон



1943 г.

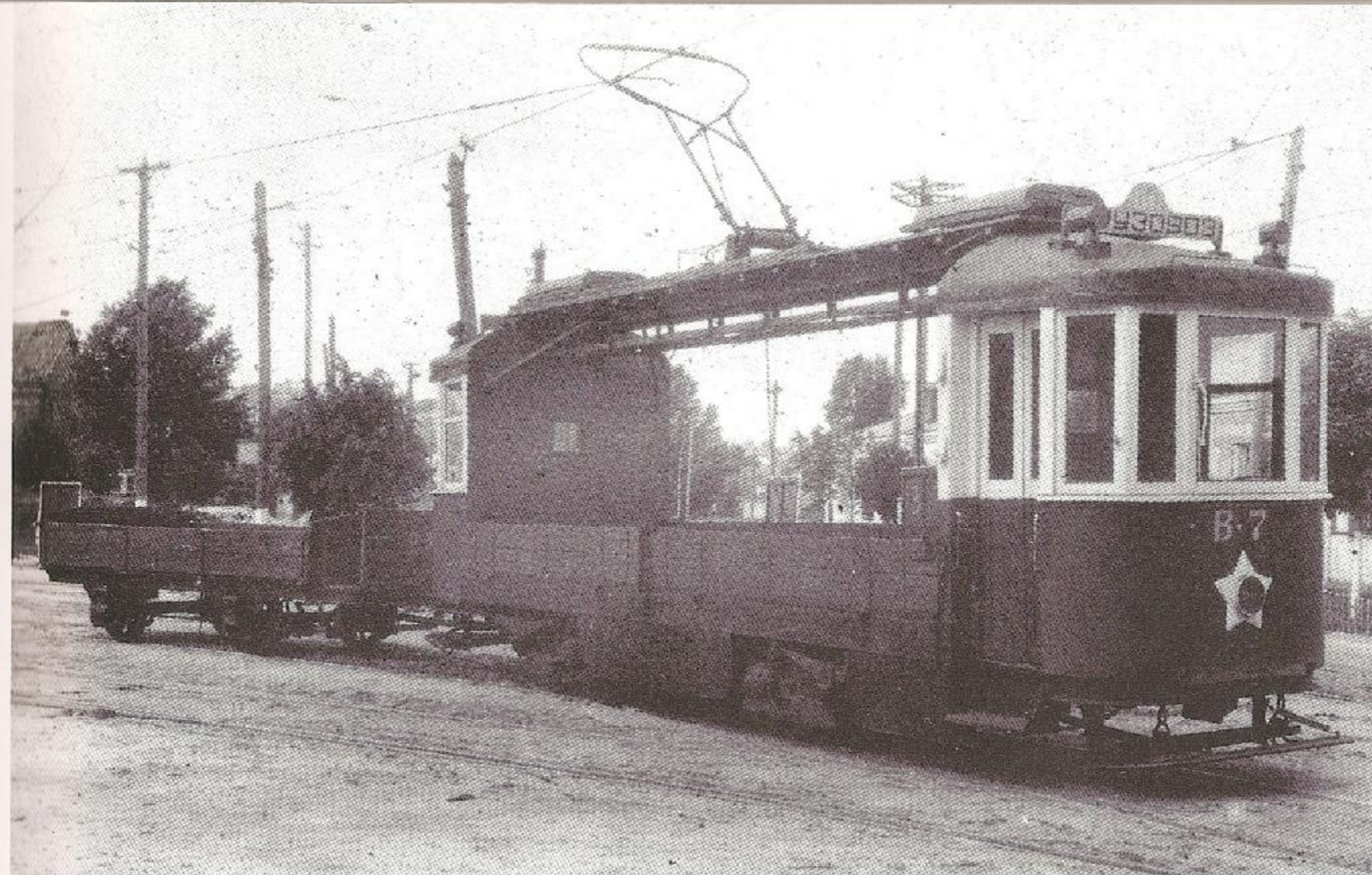
Разграбленный салон
вагона М1. Подобный
вид имело большинство
клевских трамваев,
переживших войну



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1943 г.

Разрушенный
во время оккупации
прицепной вагон



1940-е гг.

Грузовоз В-7
послевоенного
образца, построенный
КТЗ на базе тележки
2М (2800 мм)

1943 г.

Разграбленный салон
вагона М1. Подобный
вид имело большинство
киевских трамваев,
переживших войну



1944 г.

Трамвайный грузовоз
серии 100 на разборке
завалов Крещатика



Восстановленный трамвайный вагон М1, следующий по маршруту № 10, на конечной остановке — площади Б. Хмельницкого (ныне Софийская)

1944 г.



Хозяйственный поезд по реконструкции тротуара и пешеходной дорожки на улице Б. Хмельницкого (ныне Софийская)



1944 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Хозяйственный поезд на разворотном кольце площади Калинина. Такие составы использовались для разборки руин Крещатика

1944 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Вагон 2М (серия 821–918) остановился на площади Сталина (ныне Европейской), следуя по маршруту № 18 (Бессарабка – Артучилище)

1947 г., 22 мая



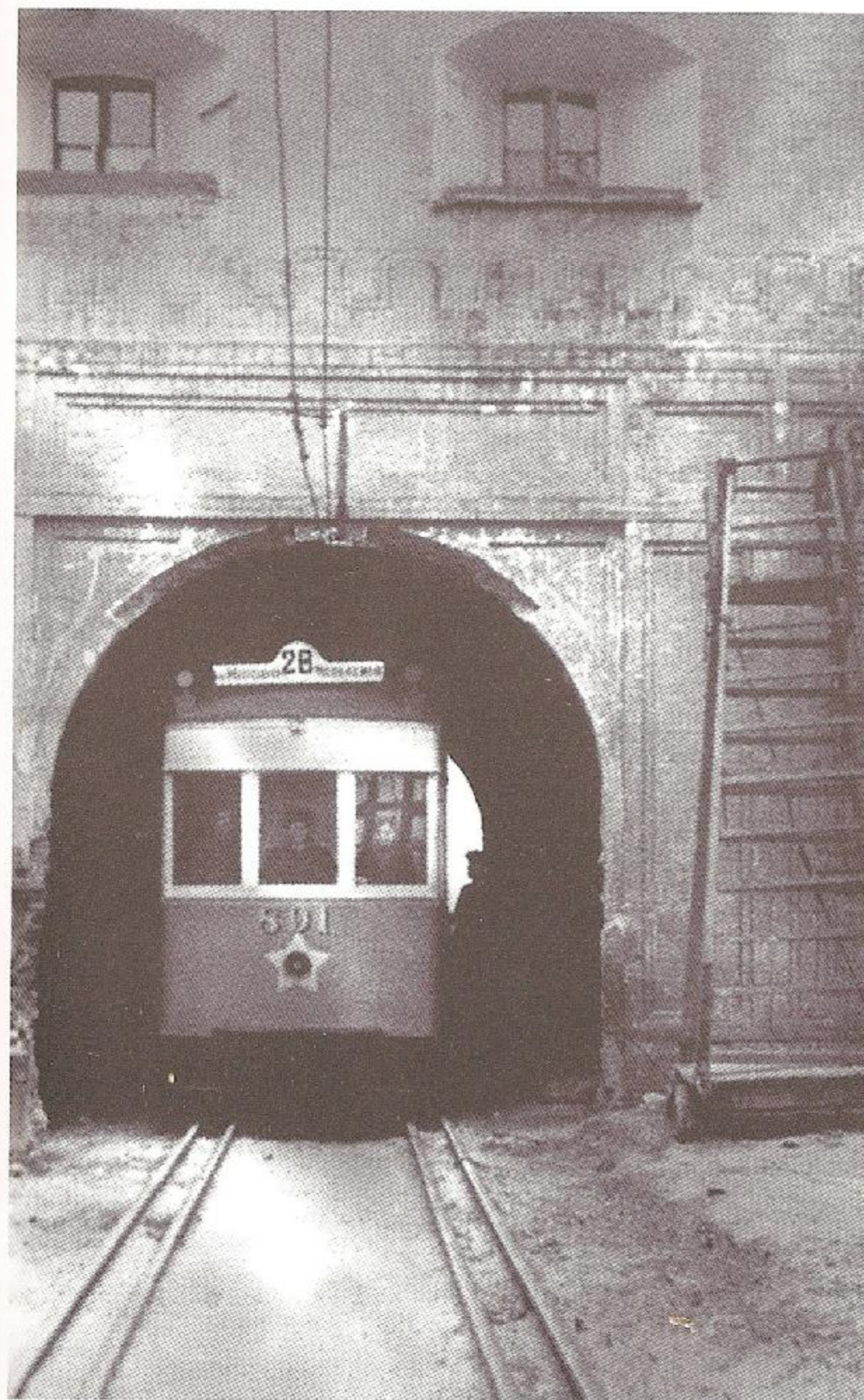
Слева: вагон серии 821–918, следующий по маршруту (ул. Кирова – набережная), проезжающий через арочных проходов Подземного перехода. Эти сооружения сооружены в 1849–1853 годах на Навесном мосту. В 1950-х годах эти сооружения были разобраны

Справа: ревизор уклоня инструктора по проходу Владимира Гурья



1947 г., 22 мая

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Слева: вагон серии 821-918, следующий по маршруту № 28 (ул. Кирова — набережная), проходит через один из двух арочных проездов Подольских ворот Киевской крепости, сооруженных в 1849—1853 годы на Набережном шоссе. В 1950-х годах эти ворота были разобраны

Справа: ревизор уклона инструктирует вагоновожатого перед прохождением Владимирского спуска

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1940-е гг.

117



Слева: первый год работы 98-го мостового участка. В центре: мост им. Е. Павлова

Сверху: линия, продолженная по Невскому мосту, функционировала с 1945 по 1961 гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ ЛЕНИНА



Слева: первый год работы 28-го маршрута. Вагон 4М пересекает мост им. Е. Патона

Сверху: линия, проложенная по Белорусской улице, функционировала с 1945 по 1961 год

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1954 г.



Модернизированный вагон пульмановского типа на углу улиц Свердлова (Прорезной) и Владимирской. Маршрут № 1: пл. Б. Хмельницкого — пл. Л. Толстого

1948 г., июль

«Пульман» № 1039 маршрута № 4 следует по улице Ворошилова

1953 г., июнь



1953 г., июнь

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1948 г., июль

«Пульман» № 1039 маршрута № 4 следует по улице Ворошилова



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Модернизированный трамвайный вагон М1 маршрута № 15 (пл. Богдана Хмельницкого — завод им. Дзержинского) следует по Владимирской улице

1950-е гг.

С первых дней оккупации Киевский трамвайный завод был превращен в завод по ремонту и обслуживанию трамваев. В начале декабря 1941 года на территории завода находилось 34 моторных вагонов и 11 пассажирских вагонов. В связи с тем, что основные дороги на оккупированную Украину были закрыты, поэтому на Пути Вагны в Киев был доставлен специальный вагон с запасными частями и инструментом. Но из-за отсутствия трамвайных вагонов в 1942 году на оккупированной территории движение было приостановлено. В это время еще работали трамвайные вагоны, которые осуществляли перевозки пассажиров в утреннее и вечернее время.

После освобождения Киева были начаты работы по восстановлению трамвайного транспорта. Но состоянию на 7 ноября 1943 года в парках оставались трамвайные вагоны только 80 вагонов. В связи с тем, что в парке трамвайного парка на Красноваршавской улице был повреждено около 30 км пути и 38 км проводов.

Восстановительные работы начались в 1943 году. Были отремонтированы вагоны и 81 пассажирский вагон. Были восстановлены пути на центральных маршрутах. Были установлены тяговые подстанции и тяговые двигатели. Для разбора завалов на Крестовом бульваре была проложена временная ветка, соединявшаяся с действующими линиями Красноваршавской и Галицкой. Трамвайные вагоны вывозили с улиц мусор, а затем стали устанавливать специальные приспособления для вывоза мусора. С началом строительства Красноваршавской линии была демонтирована линия на Крестовом бульваре.

В течение первых лет после освобождения Киевский трамвай перевозил около 4,4 млн пассажиров и 28 тыс. тонн грузов. На оккупированной территории на линию ежедневно вывозили около 100 вагонов.



1950-е гг.

С первых дней немецко-фашистской оккупации сохранялось только грузовое движение. Перевозка пассажиров возобновилась 18 октября. Право проезда в трамвае имели только немцы и те, кто с ними сотрудничал. В начале декабря 1941 года в движении находилось 54 моторных вагона и 31 прицепной. Железные дороги на подъездах к Киеву были разрушены, поэтому из Пуши-Водицы до станции Буча была проложена специальная ветка длиной 8,5 км для транспортировки торфа. По ней курсировали два паровоза с трамвайными грузовыми платформами. 21 января 1942 года из-за недостатка электроэнергии трамвайное движение было практически прекращено. Некоторое время еще работал грузовой трамвай, а также осуществлялась подвозка рабочих на предприятия в утреннее и вечернее время.

После освобождения Киева была проведена инвентаризация разрушенного трамвайного хозяйства. По состоянию на 7 ноября 1943 года во всех парках оставались пригодными к эксплуатации лишь 80 вагонов. В ходе боев был полностью уничтожен трамвайный парк им. Фрунзе со всем подвижным составом и тяговой подстанцией. Было повреждено около 30 км пути и 56 км контактного провода.

Восстановительные работы начались в декабре 1943 года. Были отремонтированы 42 грузовых вагона и 81 пассажирский, расчищены трамвайные пути на центральных маршрутах, восстановлены тяговые подстанции, а также линия в Пуши-Водицу. Для разборки завалов разрушенных зданий на Крещатике была проложена временная грузовая ветка, соединявшаяся с действующей сетью на улицах Красноармейской и Саксаганского. Грузовые трамвайные поезда вывозили с улиц строительный мусор, а затем стали доставлять стройматериалы, необходимые для восстановления разрушенных зданий. С началом обустройства Крещатика в 1946 году линия была демонтирована.

В течение первых четырех месяцев 1944 года киевский трамвай перевез около 2,5 млн. пассажиров и 28 тыс. тонн грузов. Из-за нехватки электроэнергии на линию ежедневно выпускалось не более 40

вагонов. К сентябрю 1944 года в городе действовали 8 маршрутов общей длиной около 55 км.

В послевоенные годы киевское трамвайное хозяйство перешло от восстановления к интенсивному развитию. В этот период также расширилась троллейбусная сеть, вследствие чего были сняты рельсы на бульваре Т. Шевченко, улицах Б. Житомирской, Артема и Мельникова. Часть маршрута № 4 перенесли на параллельную улицу Белорусскую. Появился маршрут № 15 (пл. Б. Хмельницкого – завод им. Дзержинского), проходивший по улицам Боженко и Владимирской. К концу 1947 года в Киеве действовало 15 трамвайных маршрутов и эксплуатировалось 178 вагонов. За четыре года (с 1944 по 1948-й) объем перевозок возрос с 25 млн. пассажиров до 147 млн.

1 ноября 1954 года впервые после войны трамвай пересек Днепр. Маршрут проходил по новому мосту им. Патона до нынешней Ленинградской площади. На протяжении 1956–1965 гг. сеть левобережного трамвая стремительно расширялась: были проложены линии на Рембазу, Красный Хутор, Воскресенский массив, введен временный участок пути до станции метро «Дарница». В феврале 1959 года вошло в строй Дарницкое трамвайное депо. Поначалу сюда передавались вагоны КТМ-1/КТП-1 и МТВ-82, однако уже к середине 1960-х этот парк был полностью укомплектован чехословацкими вагонами Tatra T2 и T3.

На 1 января 1965 года общий инвентарь подвижного состава насчитывал 584 пассажирских, 38 грузовых (в т.ч. 11 грузовозов, 3 электровоза, 14 платформ) и 29 служебных вагонов. Динамика пассажирских перевозок изменялась следующим образом: в 1960 году – 281,5 млн., в 1965 – 278,5 млн., в 1969 – 321,0 млн. человек. В период с 1959 по 1962 гг. были закрыты линии по улицам Владимирской, Полупанова (Ярословов Вал), Белорусской, Кирова (Грушевского), а также на Подоле – в сторону ГЭС-2. Изменилась конфигурация трамвайных линий в районе пл. Победы: участок, идущий по бульвару Шевченко от Воздухофлотского моста, был перенесен ближе к железной дороге. В 1960–1967 гг. осуществлялась постройка новых трасс по Старонаводницькой улице на хутор Отрадный и Железнодорожный массив.

Вагоны Х и М

Первые двухосные моторные вагоны, спроектированные и построенные Мытищинским вагоностроительным заводом в 1925–1926 гг., предназначались для Харькова и сокращенно обозначались буквой Х. В 1931 году для них начался выпуск прицепных двухосников московского типа (М). Обе модели стали всесоюзным стандартом и массово поставлялись во многие города СССР. Вагоны имели цельнометаллический клепаный кузов с упрощенной отделкой салона, арочной крышей и створчатыми дверями. Тип Х строили на жесткой двухосной тележке, вагоны М были бестележечными. В 1937 году производство серии Х/М было передано Усть-Катавскому заводу им. Кирова. С появлением на маршрутах оборотных петель многие экземпляры позднего выпуска стали оборудоваться односторонними кузовами. Всего на протяжении 1934–1940 гг. Киев получил 29 вагонов типа Х и 42 типа М.

КТМ-1 и КТП-1

Первые образцы серии КТМ-1 (кировский моторный) и КТП-1 (кировский прицепной) появились на улицах Киева в 1948 году. Их производство было организовано на Усть-Катавском заводе им. Кирова. Вагоны имели цельнометаллические кузова полубтекаемой формы, автоматические створчатые двери, а также бестележечную конструкцию ходовой части с опорно-рамной подвеской тяговых двигателей. Все 65 поездов КТМ/КТП-1 поступили в парк им. Шевченко. Чаще всего их можно было встретить на маршрутах № 9 и 23.

В 1950–1960-х гг. большие города накапливали подвижной состав повышенной вместимости. Двухосные вагоны КТМ/КТП-1, подобно довоенным Х/М, передавались в менее населенные областные и промышленные центры страны.

1950 г.

Трамвайный поезд КТМ/КТП-1 маршрута № 9 возле КТЗ

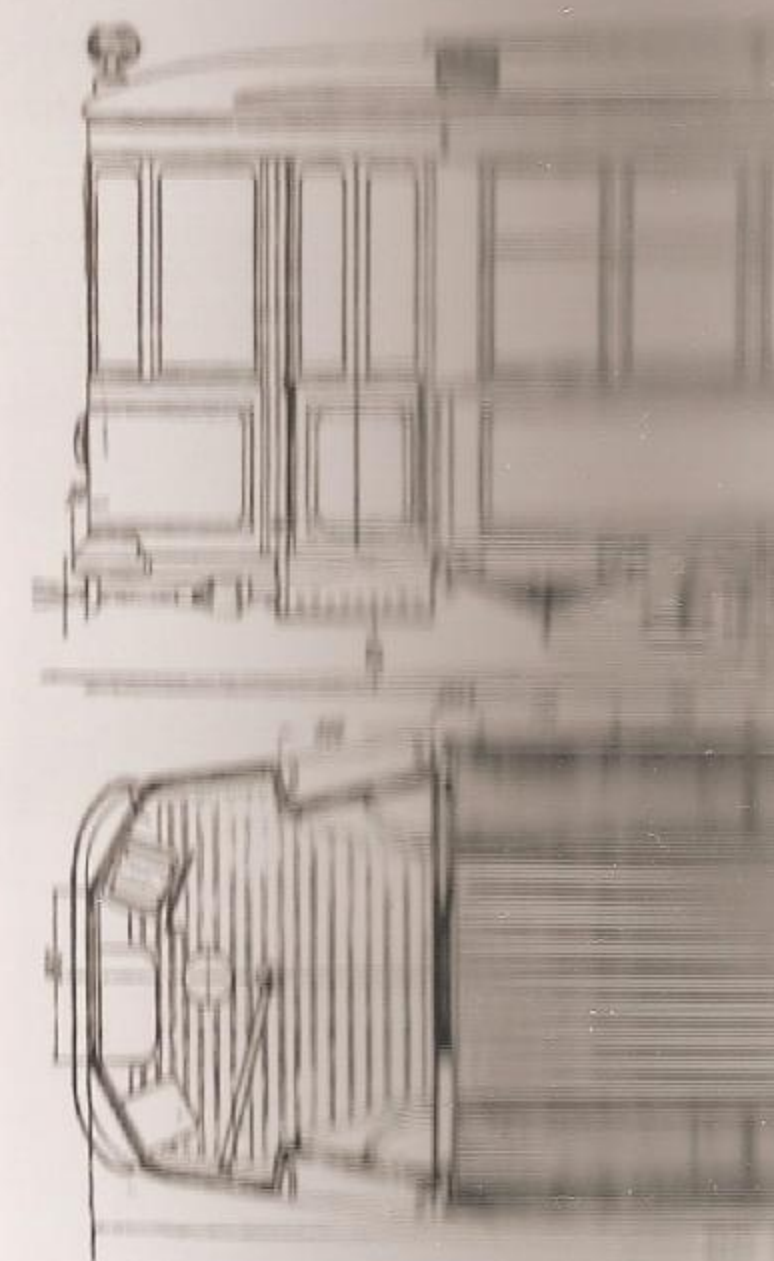






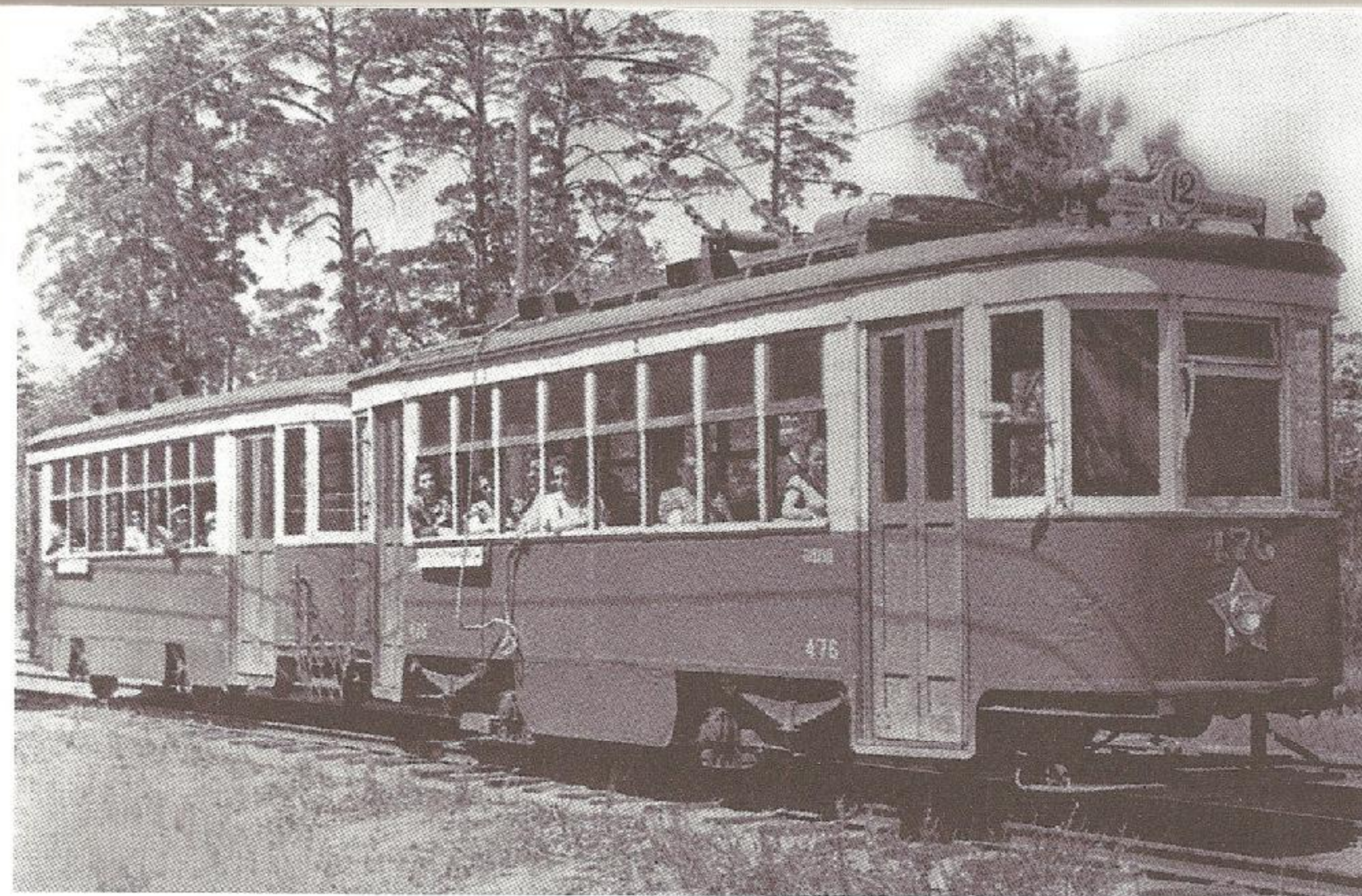
Трехвагонный поезд Х+М+М 12-го маршрута. На переднем плане — поездная бригада
дело им. Красина с двумя кондукторами. Вторая справа — вагоновожатая Литошенко

1950-е гг.

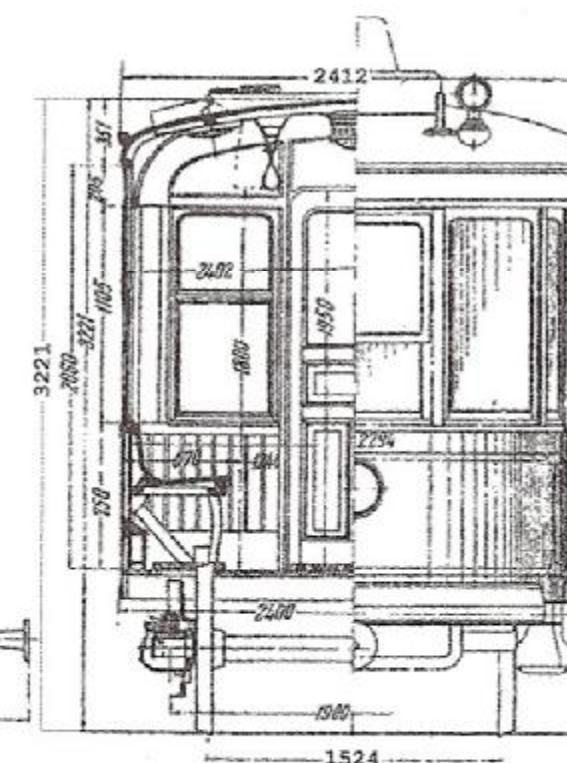
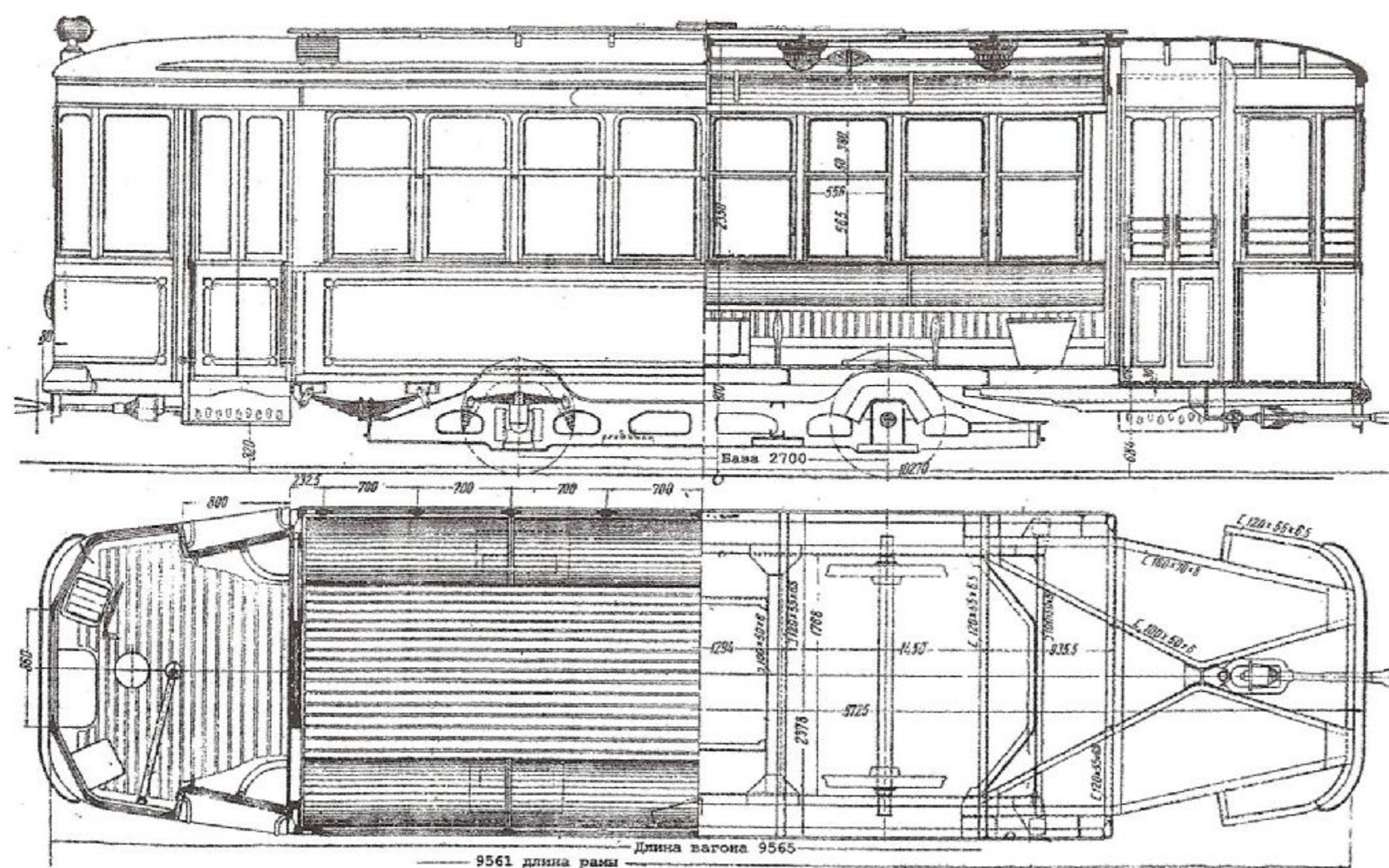




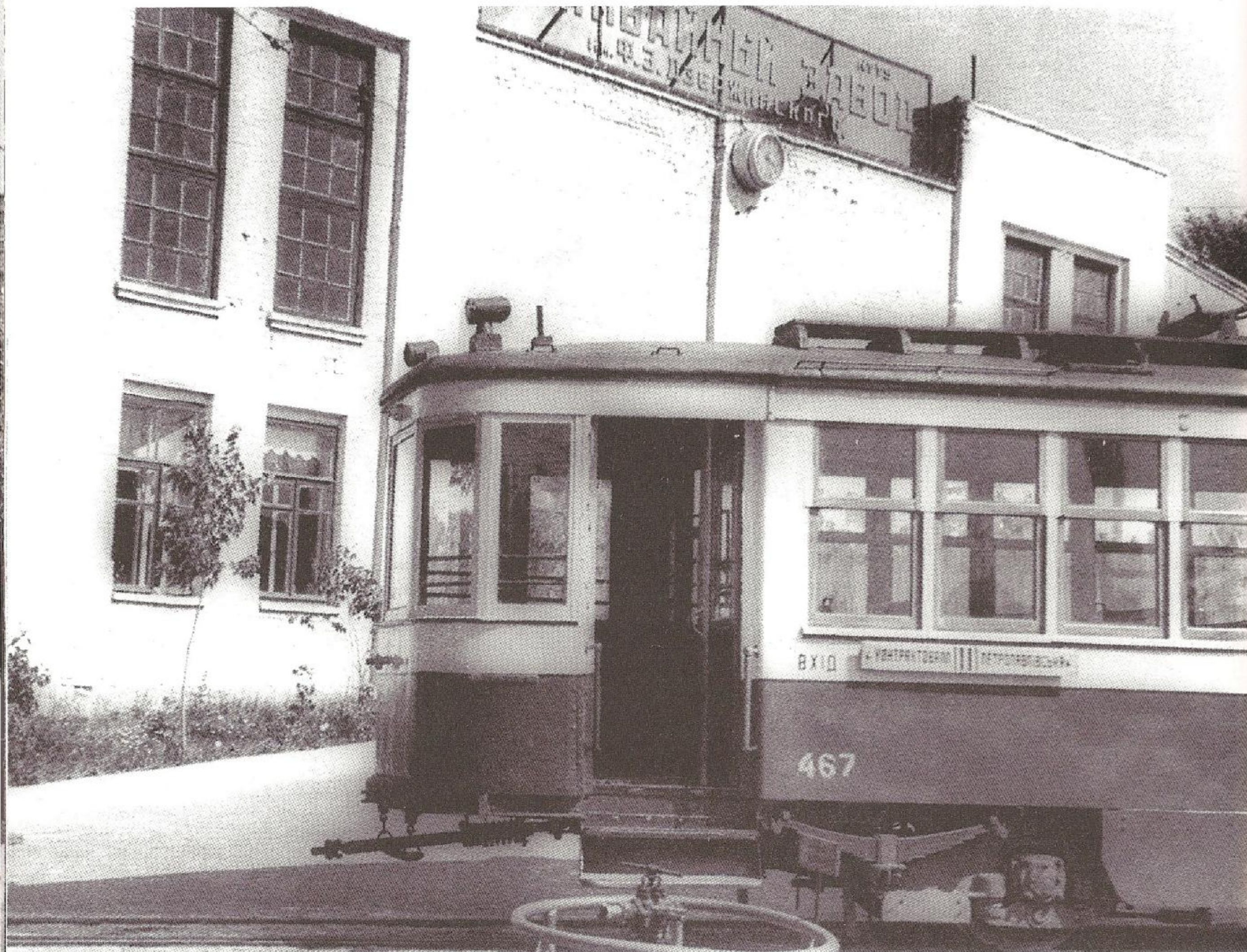
1950-е гг.



Трамвайный поезд Х+М
Усть-Катавского завода,
модернизированный КТЗ
в 1956 г.



Моторный вагон
типа Х (модель 1926
года) Мытищинского
вагоностроительного
завода



Фрагмент модернізованого моторного вагона Х № 467 на фоні корпусу Київського трамвайного заводу ім. Дзержинського

1950-е гг.





1950-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1950 г.

Поезд КТМ/КТП-1 на территории Лукьяновского трамвайного парка



Пассажирский салон вагона КТМ-1

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Трамвайный поезд КТМ/КТП-1 маршрута № 23 на Брест-Литовском шоссе в районе пышной станции метро «Берестейская»

1962 г., 11 декабря

1960-е гг.

КТМ/КТП-1
маршрута № 23 на фоне
Воздухофлотского моста



1962 г., 11 декабря

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1960-е гг.

КТМ/КТП-1
маршрута № 23 на фоне
Воздухофлотского моста



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

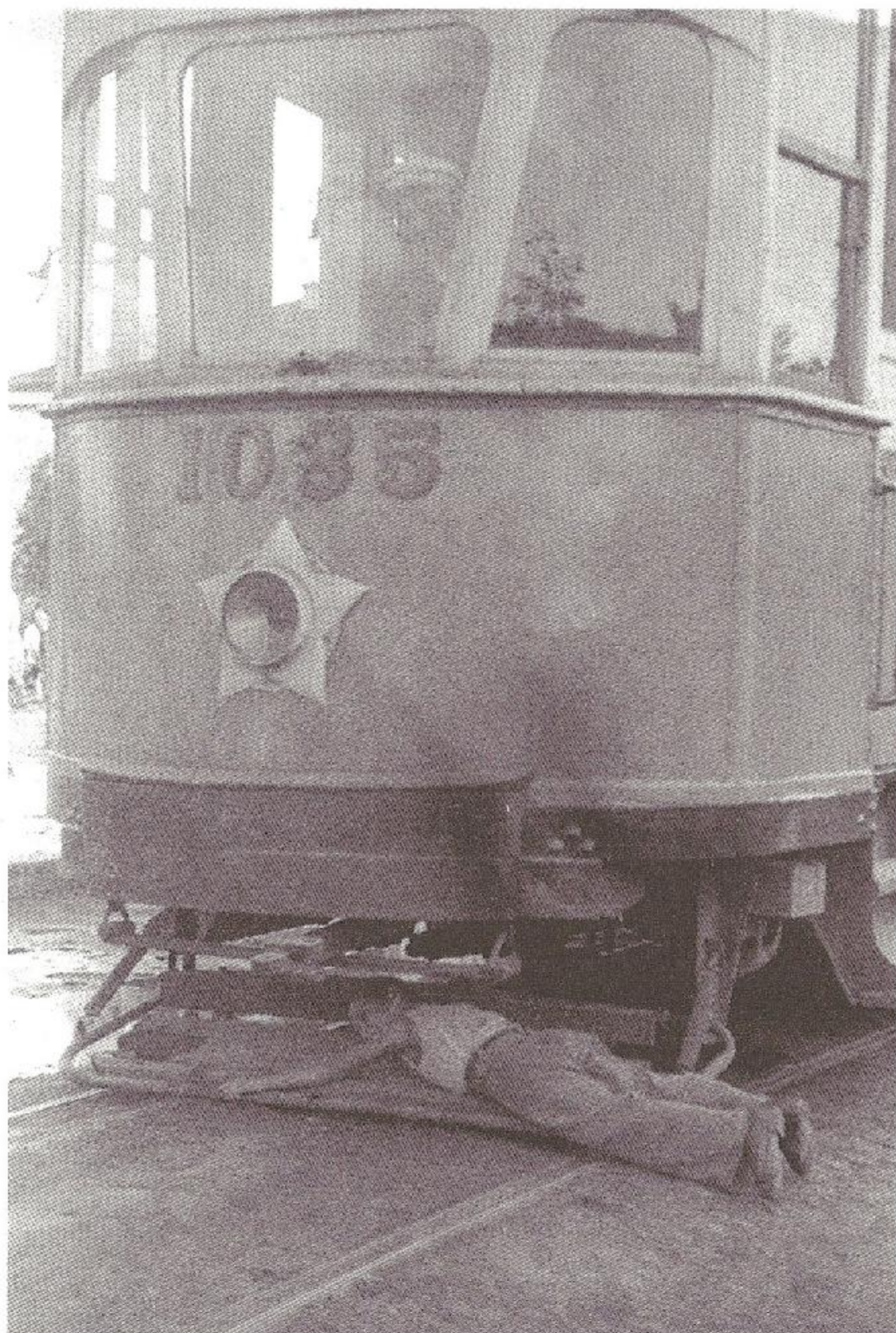


Фото демонстрирует действие
трамвайной предохранительной
сетки. Опускаемый вагоновожатым
«улавливатель» препятствует
попаданию человека под колеса



Вагоновожатые депо им. Ленина на
фоне «пульмана» № 1026

1950-е гг.

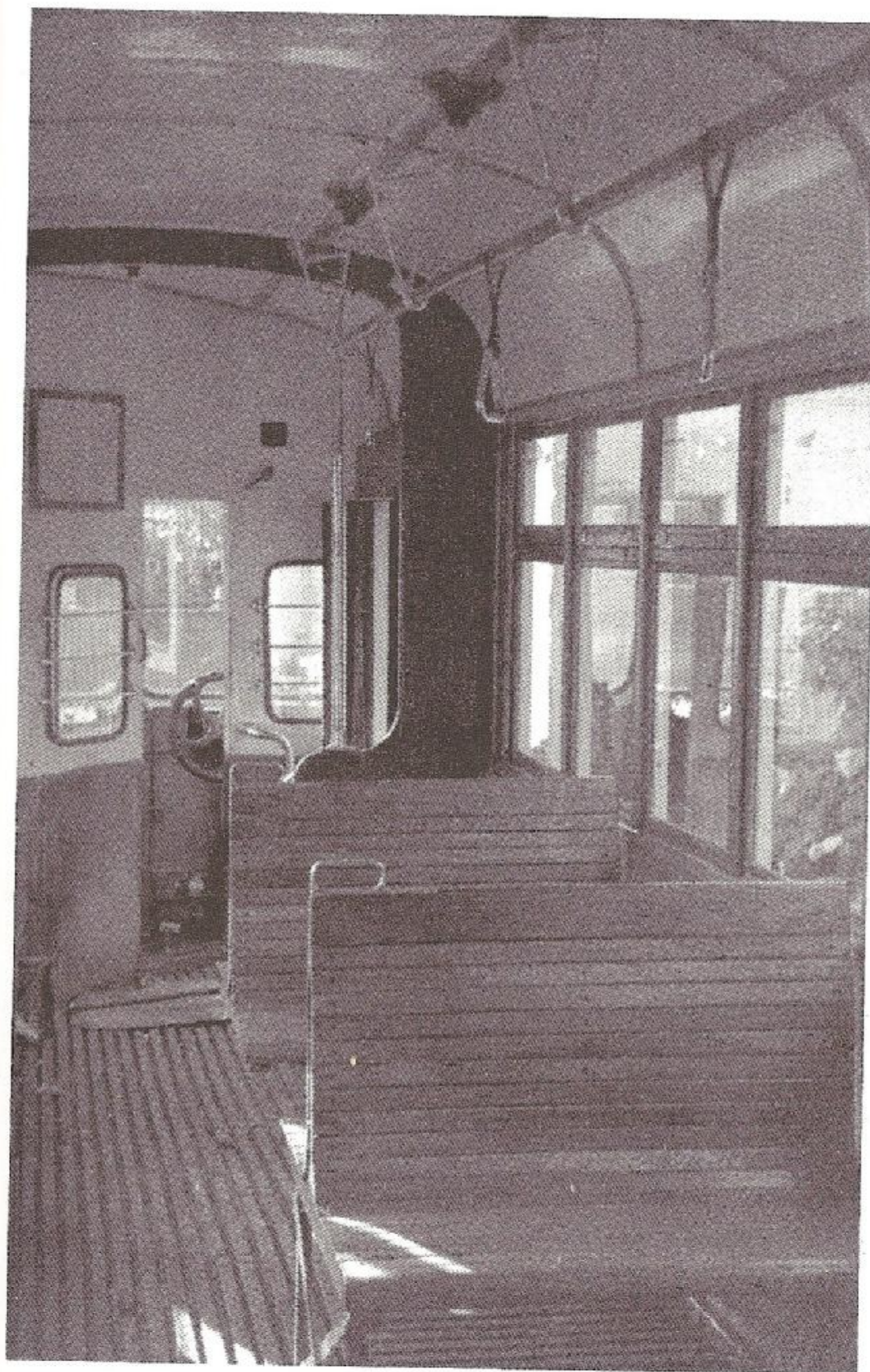


Салон вагона-«пульмана» № 1026



1950-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Салон модернизированного вагона 4М № 1023

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Женская бригада депо им. Красина
в составе Барановой и Феденевой,
обслуживающая вагон № 1023.
Крайняя слева — начальник маршрута
Обламская

1950-е гг.



Вагон 4М 28-го маршрута следует по Диагональной улице (ныне проспект Юрия Гагарина)

1958 г., июнь

Моторный вагон 4М 20-го маршрута, модернизированный КТБ в 1960 году



1958 г., июнь

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Моторный вагон 4М №
1023, модернизированный
КТЗ в 1956 году

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

МТВ-82

С 1947 года на Тушинском машиностроительном заводе № 82 (ТМЗ) началось производство цельнометаллических вагонов с использованием дюралевых сплавов. Модель МТВ-82 (московский трамвай, завод № 82) имела унифицированный с троллейбусами МТБ-82 и автобусами ЗиС-154 кузов. Система управления моторами была обычной – непосредственной. После выпуска 25 опытных экземпляров конструкция вагона подверглась переделке: рама стала длиннее, створчатые двери – вдвое шире, на концах боковых стенок кузова появились скосы. Кроме того, применялись тележки 2ДСБ с независимой подвеской тяговых двигателей. Все вагоны постройки ТМЗ работали в Москве. Для других городов СССР серийный выпуск МТВ-82 был освоен на Рижском вагоностроительном заводе (РВЗ).

На протяжении 1949–1964 гг. в Киев поступило 254 вагона МТВ-82. Среди всех моделей они были самыми неприхотливыми и выносливыми. После исключения из пассажирского инвентаря некоторые из них продолжают использоваться до сих пор в качестве спецтехники.

1950 г.

МТВ-82 4-го маршрута на фоне Лукьяновского трампарка







Вагоны МТВ-82 в профилактории Лукьяновского трамвайного парка. Здание профилактория было снесено в 2006 году

1956 г.



Первый вагон МТВ-82 (№ 1201) и вагоновожатая д.т.н. Кривина О. А. Бисус



1956 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Первый вагон МТВ-82 (№ 1201) и
вагоновожатая депо им. Красина
О. А. Бикус

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Кондуктор трампарка им. Шевченко
Т. А. Ермак в салоне МТВ-82

1950-е гг.

139



Сверху: трамвайная линия на улице Марковского, 14
(№ 24), сфотографирована из трамвая № 24
До недавнего времени в нем работали женщины

Слева: автобус МТБ-82 маршрута № 8, проехавший
Слева: вид на улочку дома Гуреева, 10 и дома № 1



Сверху: трамвайная линия на улице Воровского. На фото запечатлен фасад здания бывшего Коммерческого училища (№ 24), сооруженного по проекту архитектора Г. Шлейфера в 1897-1900 гг., и падрестроенного в 1920-1922 гг. До недавнего времени в нем размещалась Киевская книжная фабрика

1955 г.

Слева: вагон МТВ-82 маршрута № 8, проходившего по ул. Л. Толстого, направляется в сторону Владимирской улицы. Слева видны угловые дома Тарасовской улицы № 1/19 (ближний) и № 2/21 (дальний)

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1956 г., март

Вагоны МТВ-82 и
КТМ/КТП-1 на улице
Саксаганского. По этому
участку проходило
одновременно семь
трамвайных маршрутов

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1956 г., март

Вагоны МТВ-82 и КТМ/КТП-1 на улице Саксаганского. По этому участку проходило одновременно семь трамвайных маршрутов



1959 г.,
1 сентября

Первый день работы вагона с бескондукторным обслуживанием пассажиров. Помещенная в окне табличка извещает о введении полуавтоматических касс

Полуавтоматическая касса для продажи билетов в салоне МТВ-82 с бескондукторным обслуживанием

1957 г.

Улица Кирова (ныне Грушевского). Вагон МТВ-82 маршрута № 30 (вокзал — Суворовское училище) запечатлен на фоне дома № 34/1. Слева сквозь ветки деревьев едва просматриваются производственные корпуса завода «Арсенал», а также боковой фасад дома № 9, сооруженного в 1935 г. по проекту архитектора А. Бекетова для сотрудников ЦК КП(б)У. Справа от дома № 34/1 находится усадьба № 32 (видна часть ее ограды), которую в 1889–1903 гг. занимал командующий Киевским военным округом генерал-адъютант, генерал от инфантерии М.И. Драгомиров (с 1993 г. тут размещается Посольство Китайской Народной Республики)







Сверху: трамвайная линия на улице Мечникова. Здесь пролегали маршруты: кольцевой «А» (в обратном направлении он обозначался буквой «Б») и № 30, вагон которого проезжает мимо домов № 16 и 18

1958 г.

Справа: район нынешней станции метро «Кловская». Вагон кольцевого маршрута проходит в сторону Бессарабки. Рядом виден боковой фасад дома № 10 по ул. Мечникова. На дальнем плане между домами № 12/2 (справа) и № 14/1 (слева), просматривается обладающий значительной крутизной Печерский спуск





1958 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Трамвайный поезд КТМ/КТП-1 следует по Брест-Литовскому проспекту
в районе улицы Шутова

1959 г., август



Вагоны КТВ-55-3 и КТВ-89 на остановке
Диагональной (назв. проспект Бориса Галеркина)
№ 2/3 виден кинотеатр "Юность"



1959 г., август

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Вагоны КТВ-55-2 и МТВ-82 (на дальнем плане) следуют по улице
Диагональной (ныне проспект Юрия Гагарина). За пятиэтажным домом
№ 2/5 виден кинотеатр "Ленинград"

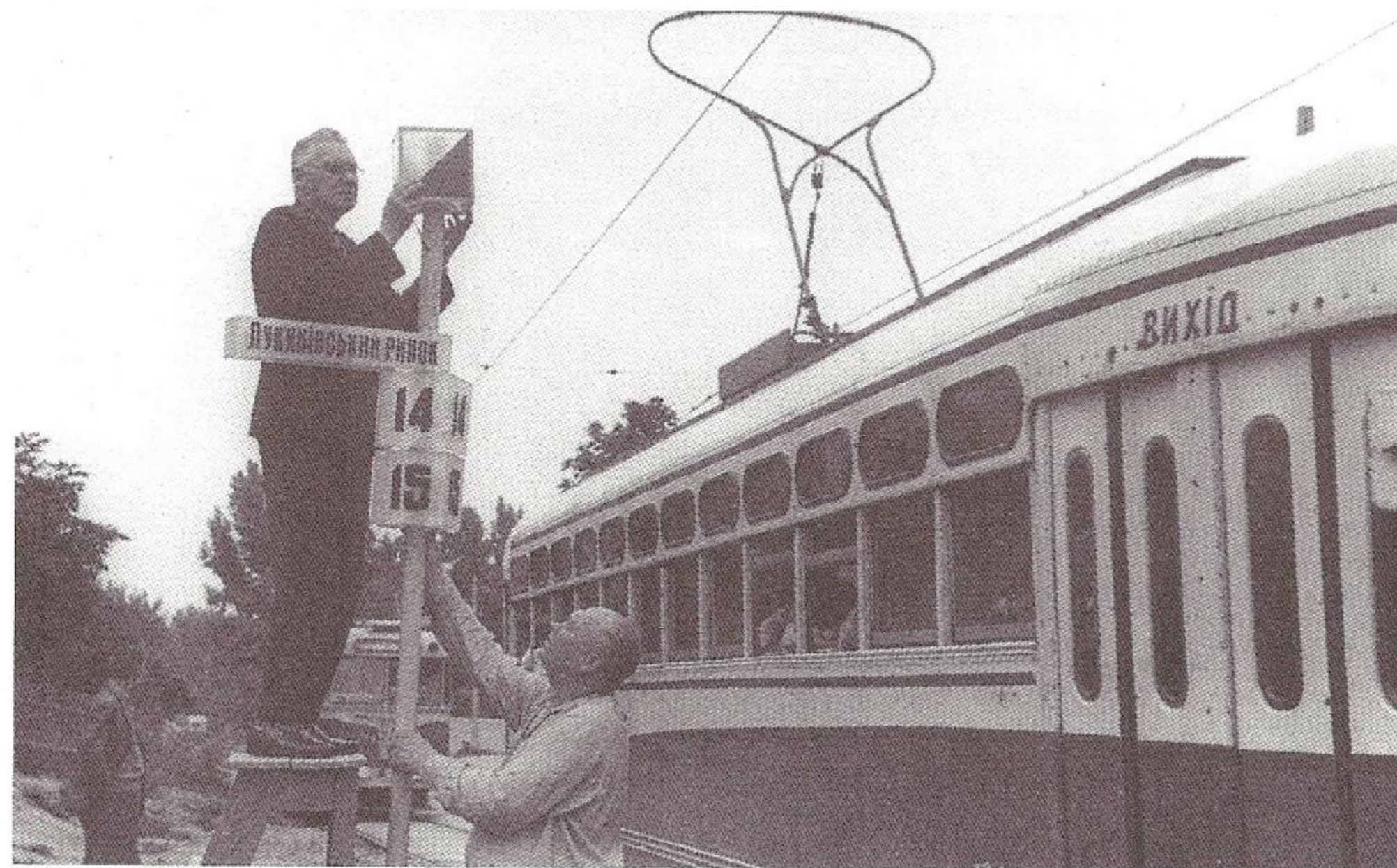
1960 г., апрель

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1959 г.

Трамвайний поїзд
МТВ-82+КТП-55
на маршруті
№ 23 (Бессарабка —
Святошин)



1950-е гг.

Монтаж новых указателей
остановки, изготовленных из
стеклопластика



Вагон МТВ-82 на маршруті № 1 (Бессарабка —
бульвар Івана Лепкого)

1959 г.

Трамвайный поезд
МТВ-82+КТН-55
на маршруте
№ 23 (Бессарабка —
Салтошки)

1950-е гг.

Монитор новых указателей
остановки, изготовленных из
стеклопластика



Вагоны МТВ-82 нового маршрута № 7 (вокзал — Отрадное) следуют по
бульвару Ивана Лепсе

1963 г., ноябрь

КТВ-55-2 и КТВ-57

В 1955 году на КТЗ была развернута глубокая модернизация довоенных пульмановских вагонов (4М), в ходе которой вся механическая часть менялась до неузнаваемости. Из 29 перестроенных таким образом вагонов 22 единицы были с двусторонним кузовом. Модель, получившая обозначение КТВ-55-2 (2-контроллерный), имела тележки, пневматическую часть и электрооборудование, как у МТВ-82. В то же время оригинальный внешний вид вагонам придавали высокие торцевые и боковые окна, а также софитный ящик маршрутного указателя. На крыше устанавливались пантограф либо пара бугельных токоприемников. По образцу КТВ-55-2 в опытном порядке был изготовлен также односторонний вагон № 1112. 59 двусторонних КТВ-57 КТЗ собрал в течение 1965–1968 гг., причем полностью из новых комплектующих.

Подобно своим предшественникам двусторонние КТВ обходились без пресловутых разворотных петель в конце маршрута. Эту особенность быстро подметили киевские остроловы, наградившие вагоны ласковым прозвищем «тяни-толкай» (имя одного из персонажей сказки К. Чуковского).

В 1980-е годы вагоны списывались при закрытии тупиковых линий. Значительная часть КТВ-57 была переоборудована в специальный подвижной состав, среди которого «техничка» АВ-2 до сих пор работает в парке им. Шевченко.

Двусторонний вагон КТВ-57 1965 года выпуска, курсировавший по маршруту № 16 (Красная пл. — пл. Ленинского Комсомола), на конечной остановке возле здания филармонии



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

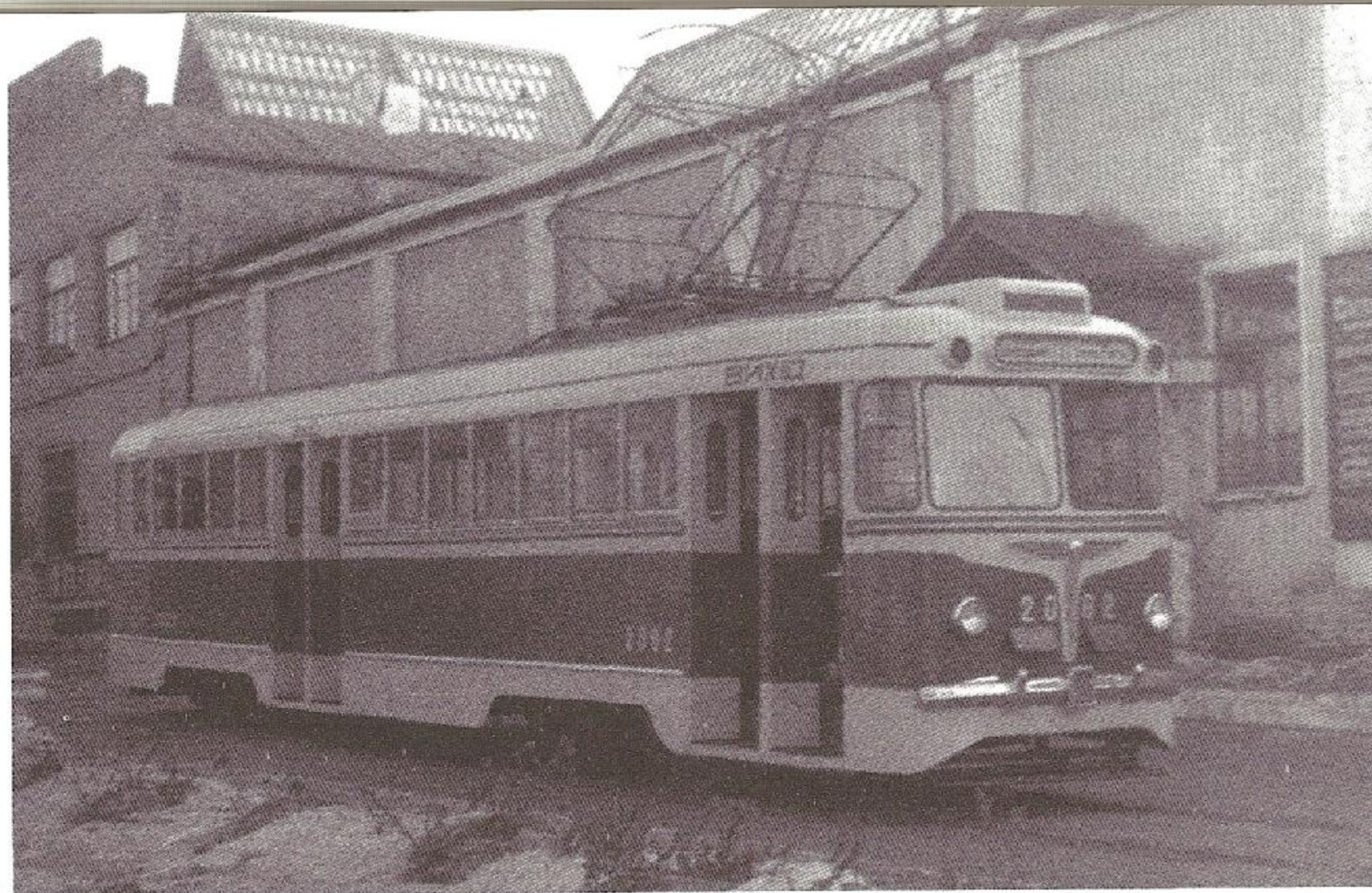
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1955 г.

Вагон КТВ-55-2
(с двумя постами
управления) на
территории КТЗ



Салон КТВ-55-2:
обращает на себя
внимание различное
расположение
сидений, а также
наличие дверей по обе
стороны кузова



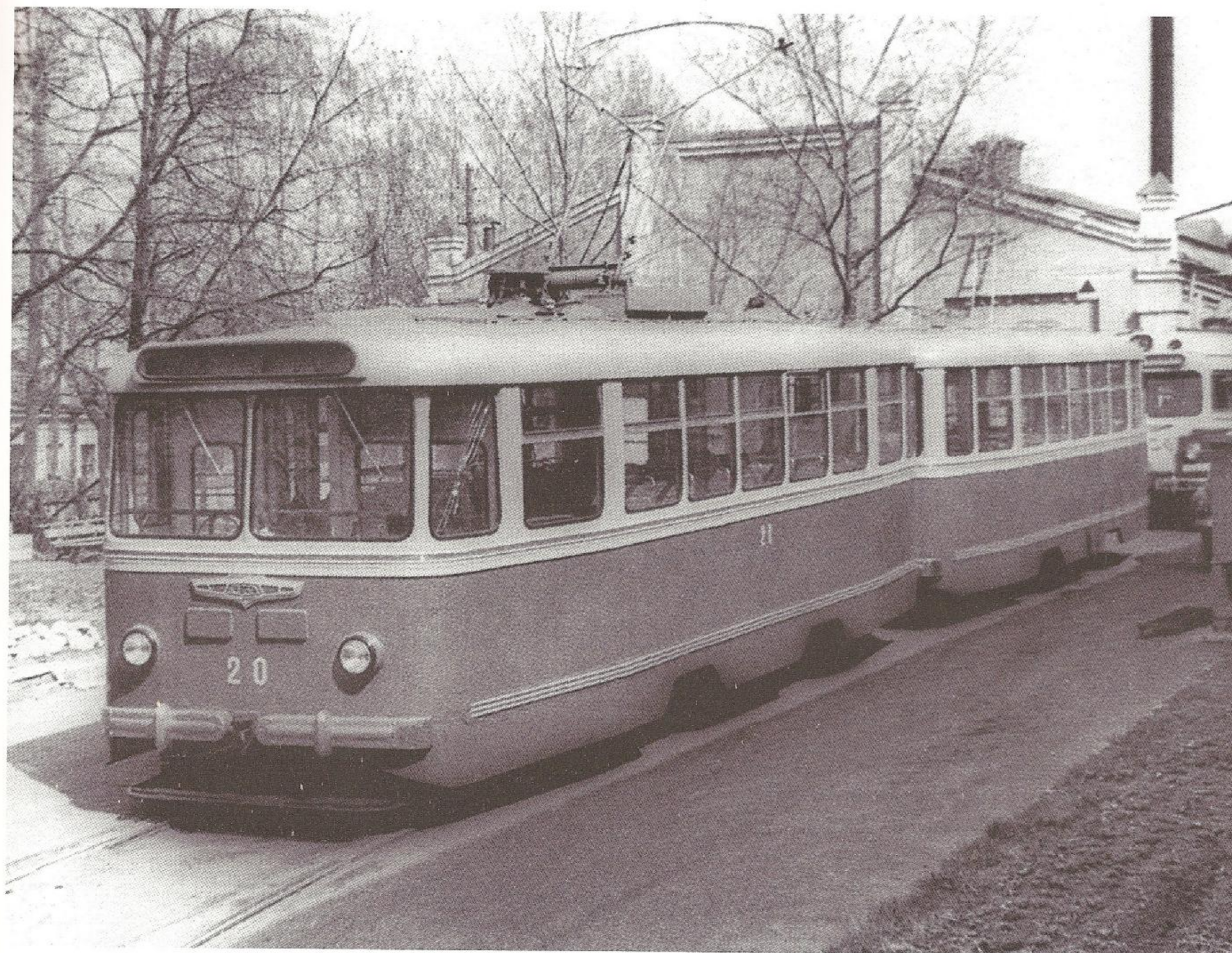
Опытный троллейбусный поезд КТВ-55-2

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1955 г.

Вагон КТВ-55-2
(с двумя постами
управления) на
территории КТЗ

Салон КТВ-55-2:
обращает на себя
внимание различное
расположение
сидений, а также
наличие дверей по обе
стороны кузова



Опытный трамвайный поезд КТВ/КТП-56

1956 г.



Поезда КТВ/КТН-88 и КТВ/КТН-59

После Великой Отечественной войны на КТЗ производился ремонт трамваев старого подвижного состава. В период 1955–1959 гг. 7 пульмановских вагонов подверглись большой модернизации, в результате которой получившаяся самостоятельная модель КТВ была внешне почти не отличалась от серии МТВ-82. Первый поезд, состоявший из модернизированного КТВ-55 (М4) и прицепного КТН-55 (П4) вагонов, поступил в депо Красина 1 августа 1959 года. Позже КТЗ вел строительство уже полностью новых машин по чертежам проекта модернизации. Так, на городских улицах появились вагоны КТН-59. В общей сложности с 1959 по 1973 гг. было изготовлено 10 моторных и 87 прицепных вагонов. Последние чаще всего работали в составе с МТВ-82. В 1960 году проводились опыты по оборудованию КТН-59 двумя тяговыми двигателями для работы по системе многоконтурной. Помимо Киева, отдельные экземпляры КТВ/КТН работали в других городах СССР, включая Магнитогорск.

Слева: первый поезд КТВ/КТН-55 (М4) и КТН-55 (П4) из состава № 1110-1010 из депо Красина

Справа: модернизированный вагон КТВ-55 (М4) из состава № 1110-1010 из депо Красина



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

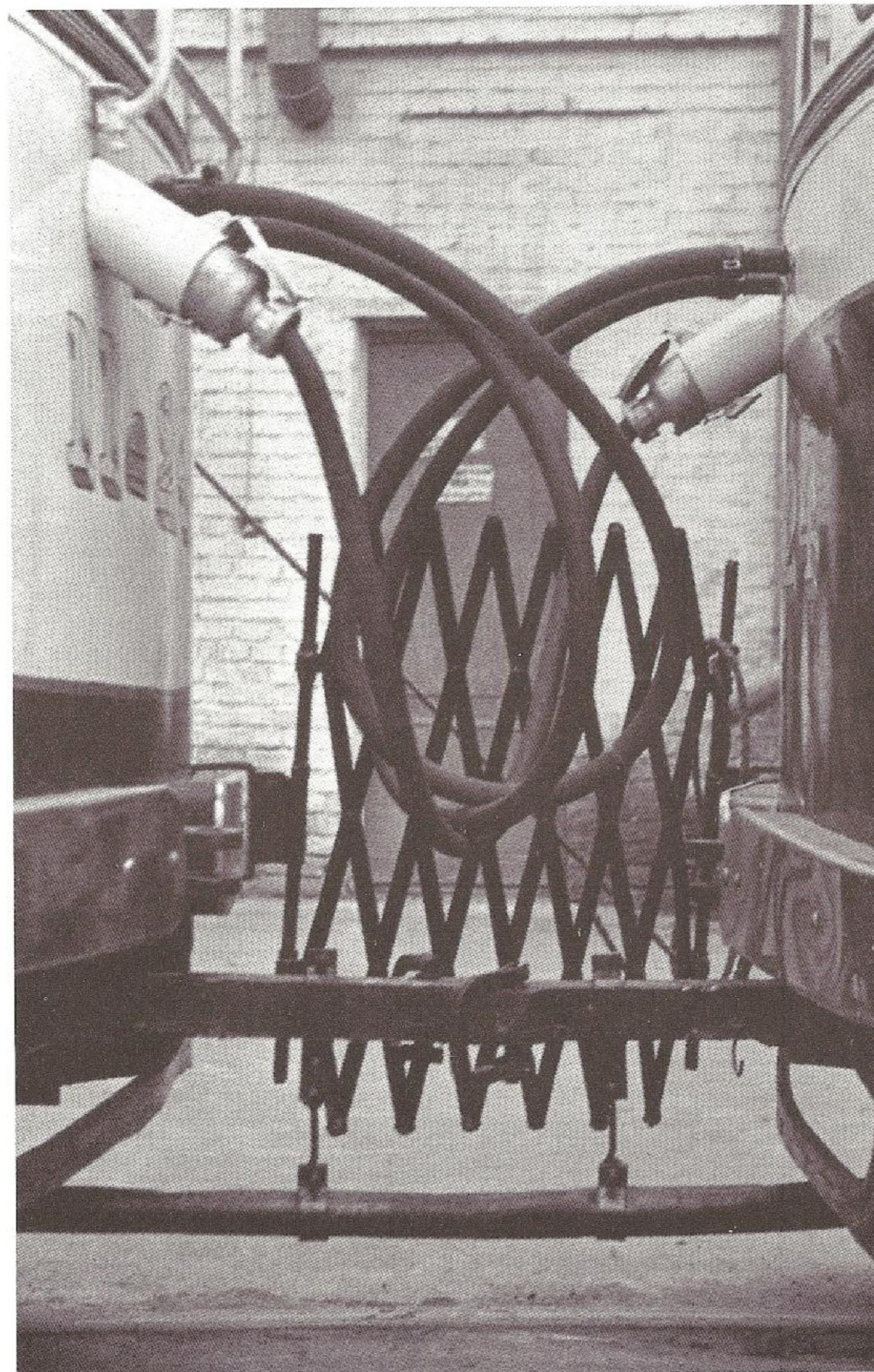
Поезда КТВ/КТП-55 и КТВ/КТП-59

После Великой Отечественной войны на КТЗ производилась реконструкция старого подвижного состава. В течение 1955–1959 гг. 7 пульмановских вагонов подверглись большой модернизации, в результате которой полученная одно-сторонняя модель КТВ конструктивно почти не отличалась от серии МТВ-82. Первый поезд, состоявший из моторного КТВ-55 (М4) и прицепного КТП-55 (П4) вагонов, поступил в депо им. Красина 1 августа 1955 года.

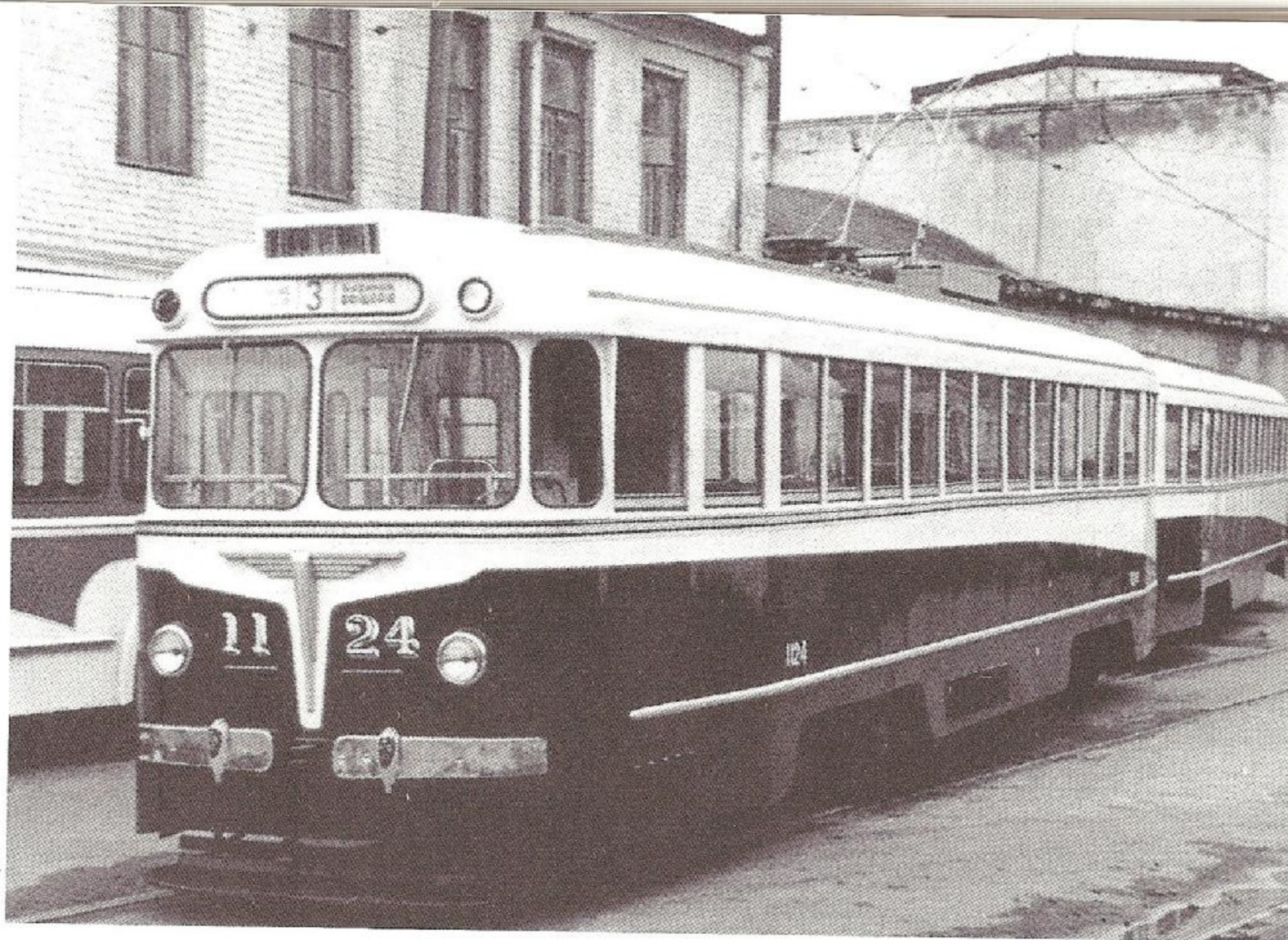
Позже КТЗ вел строительство уже полностью новых машин на основе проекта модернизации. Так, на киевских улицах появились поезда КТВ/КТП-59. В общей сложности с 1959 по 1973 гг. было изготовлено 10 моторных и 87 прицепных вагонов. Последние чаще всего работали в составе с МТВ-82. В 1960 году проводились опыты по оборудованию КТП-59 двумя тяговыми двигателями для работы поезда по системе многих единиц. Помимо Киева, отдельные экземпляры КТВ/КТП работали в других городах СССР, включая Магнитогорск.

Слева: первый поезд КТВ/КТП-55 (М4+П4)
№ 1110-1010 имел боковые окна по типу МТВ-82

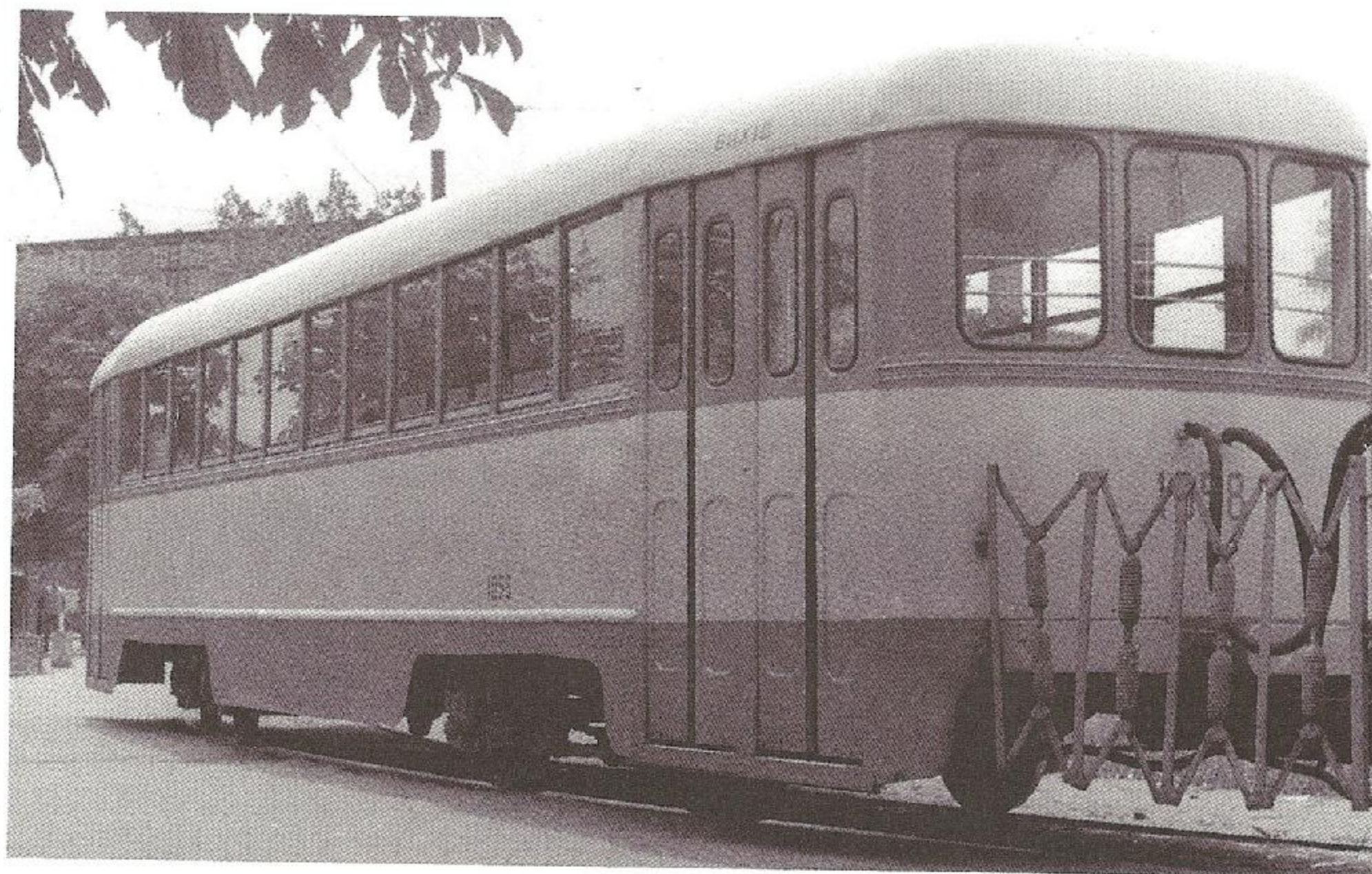
Справа: межвагонное соединение электрических
цепей поезда КТВ/КТП-59



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Трамвайный поезд
КТВ/КТП-59,
изготовленный
КТЗ в 1960 г.



Прицепной вагон
КТП-59 (П4) № 1058
1961 года выпуска



Трамвайный поезд
КТВ/КТП-59,
поставленный
КТЗ в 1960 г.

Прицепной вагон
КТП-59 (П4) № 1058
1961 года выпуска



Трамвайный поезд КТВ/КТП-59, следующий по маршруту № 6
(вокзал — Святошин), движется по Брест-Литовскому (теперь Победы)
проспекту в районе его пересечения с улицей Пархоменко (ныне
Дегтяревской)

1964 г., 17 июля

ЛМ-57

В 1957 году Ленинградский вагоноремонтный завод (ВАРЗ № 1) построил первый вагон типа ЛМ-57. В честь 40-й годовщины Октябрьской революции он был подарен Киеву, где около девяти лет курсировал по специальному маршруту № 5 Контрактовая пл. – Дом офицеров. Серийные ЛМ-57 выпускались с 1961 по 1969 гг. для Ленинграда. Модель, оснащенная тележками мостового типа и магниторельсовым тормозом, имела изысканный внешний и внутренний дизайн кузова, за что получила прозвище «стиляга».

С 1969 года ВАРЗ № 1 начал массовый выпуск вагонов ЛМ-68. Рельсошлифовальный вагон (РШЛ) на базе ЛМ-68 можно увидеть среди подвижного состава службы пути КП «Киевпастранс».

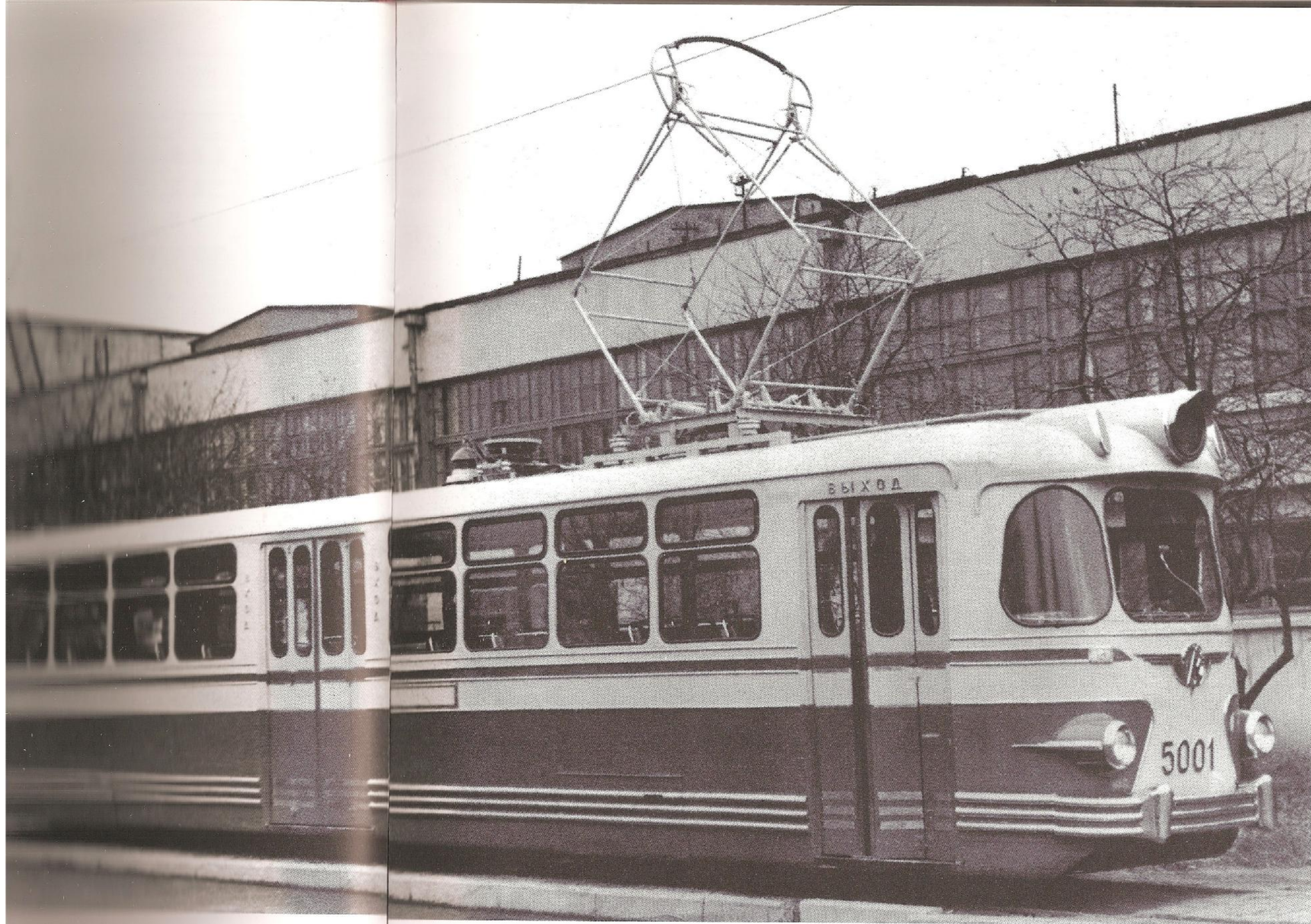
РВЗ-6

Еще в 1950 году Рижский вагоностроительный завод (РВЗ) создал собственную модель трамвая, который, подобно американскому РСС, был оборудован тележками мостового типа и косвенной системой управления для работы по системе многих единиц. Однако испытания опытного поезда долгое время не давали положительных результатов. Вагон РВЗ-6, появившийся в 1960 году, стал четвертой по счету (на этот раз удачной) попыткой сменить на конвейере морально устаревший МТВ-82.

В отличие от многих других городов Киев эксплуатировал РВЗ-6 совсем недолго: с 1962 по 1965 год. К тому времени уже существовал более выгодный вариант – чехословацкие «Татры». С приходом очередной крупной партии ТЗ все 40 рижских вагонов, состоявших на балансе Дарницкого депо, были переданы в Харьков, Запорожье и Одессу.

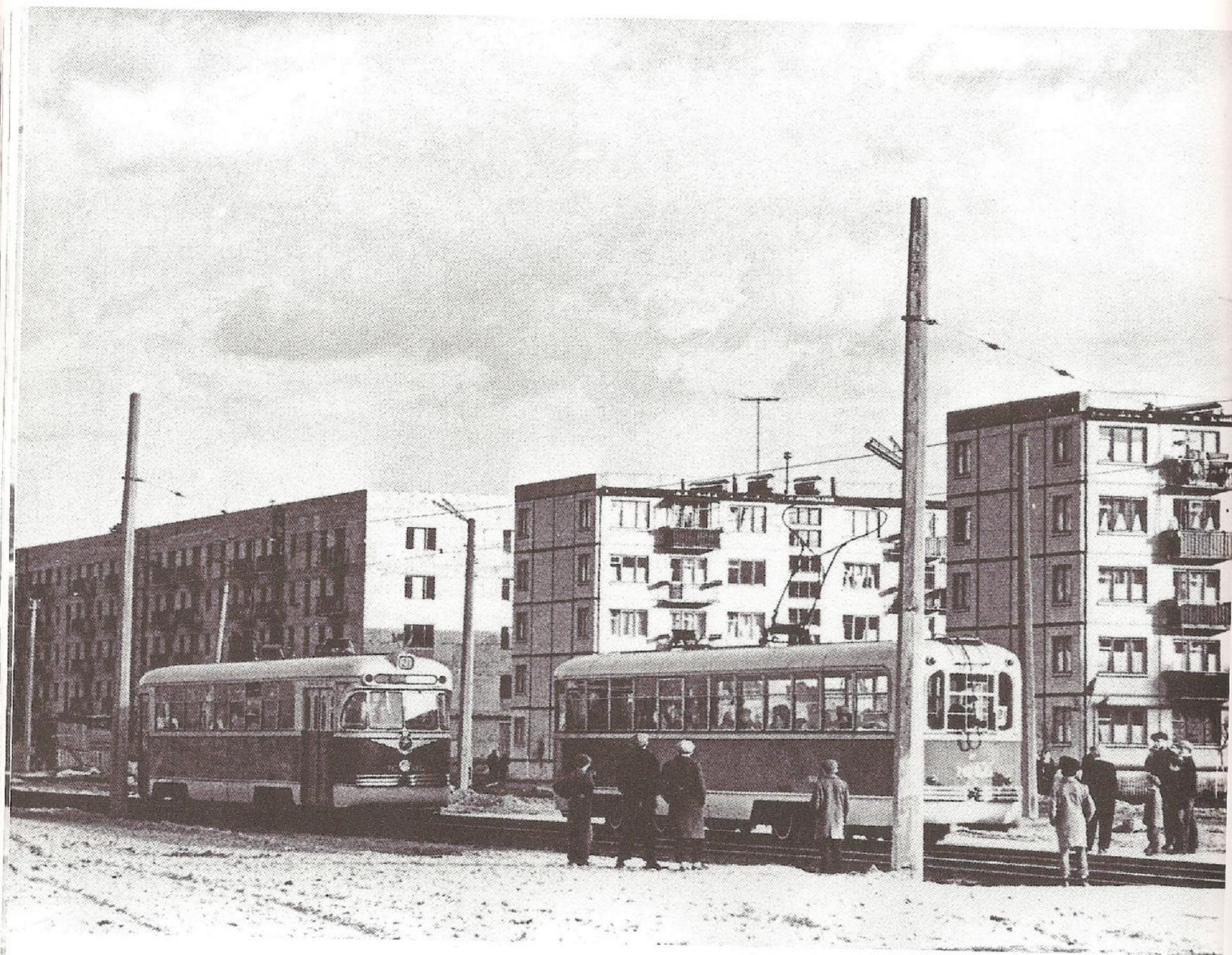
Вагон ЛМ-57, подаренный Киеву коллективом Ленинградского ТТУ в ознаменование 40-летия Октябрьской революции





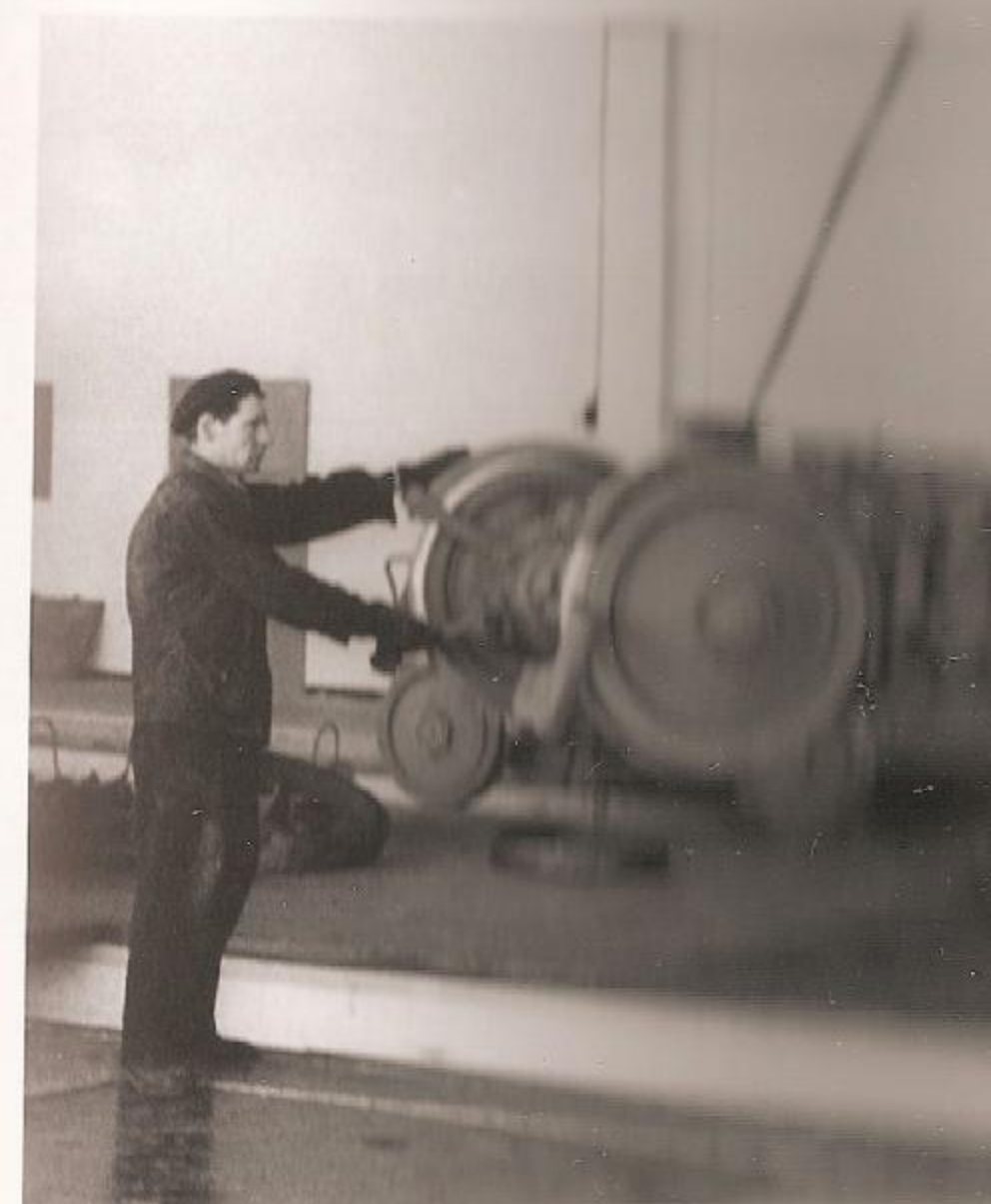
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Вагоны РВЗ-6 маршрута № 21 (Красная пл. — Воскресенский массив) в районе ул. Стальского

1963 г., 8 ноября





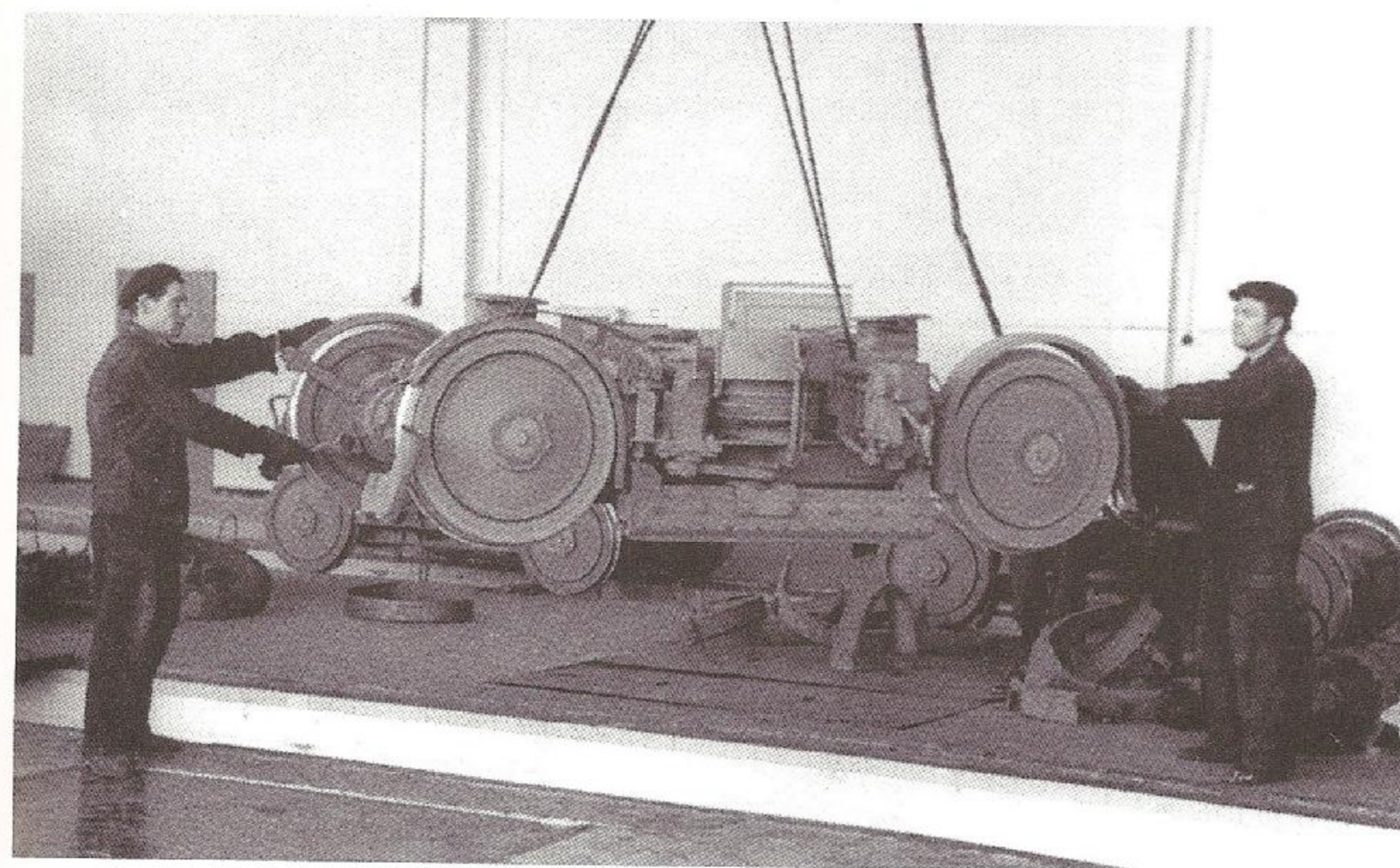
1963 г., 8 ноября

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1960 г.

Вагон Tatra T2
№ 5010 использовался для
стажировки водителей



Тележка мостового типа
вагонов Tatra. Между
колесными парами виден
башмак рельсового
тормоза, а над ним —
лучечное подвешивание
с резиновым уплотнением

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Tatra T2

Завод Smichov (в составе TATRA н.р., позже ŠKD Praha о.р., г. Прага) в 1955 году изготовил два прототипа новой уширенной модели T2. Для Советского Союза был разработан ее двухдверный вариант. Первая партия таких вагонов поступила в Киев 15 апреля 1960 года. Они имели очень элегантный по тем временам внешний вид. В салоне, облицованном светлой ДВП, имелись мягкие диваны и обособленное место для кондуктора. Не меньшего внимания заслуживало полное отсутствие пневматического оборудования. Помимо реостатного, теперь использовался соленоидный (дисковый) тормоз, а также магниторельсовый – для экстренной остановки. Все управление осуществлялось при помощи двух педалей: «ход» и «тормоз». В зимнее время пассажирское помещение отапливалось за счет тепла, выделяемого пуско-тормозными реостатами.

Вагоны T2 очень хорошо зарекомендовали себя в эксплуатации. Первое время они состояли на балансе Лукьяновского трампарка, затем были переведены в Дарницу, где работали до 1987 года включительно. Ныне один экземпляр T2 сохранился в качестве служебного.

Tatra T3

Следующей, более совершенной моделью семейства «Татра» стали вагоны T3. Первый опытный образец появился в 1960 году, всего за два года до начала серийного производства. Главным новшеством стало широкое применение пластика, причем не только для внутренней отделки. Из стекловолокна изготавливалась вся передняя часть кузова. Уменьшение собственной массы вагона способствовало более высоким динамическим показателям (ускорение и замедление), средняя эксплуатационная скорость возросла до 25 км/ч. Базовая модель имела три широких дверных проема, однако специально для городов СССР до 1976 года строились двухдверные машины. В пассажирском салоне появились люминесцентное освещение и оригинальные пластиковые сиденья. Была применена принудительная система вентиляции тягового электрооборудования.

Всего с 1964 по 1986 гг. Киев приобрел рекордное количество вагонов T3 – 923 экземпляра! Благодаря своей надежности и необычайной живучести «Татры», подобно легендарным МТВ-82, стали долгожителями на столичных маршрутах.

С появлением на маршрутах новой техники изменился образ вагоновожатого: на смену ватникам и телогрейкам пришли красивые форменные костюмы и модные платья. Находясь в кабине новенькой «Татры», отделенной от пассажиров темно-синим оргстеклом, водитель чувствовал себя комфортно круглый год

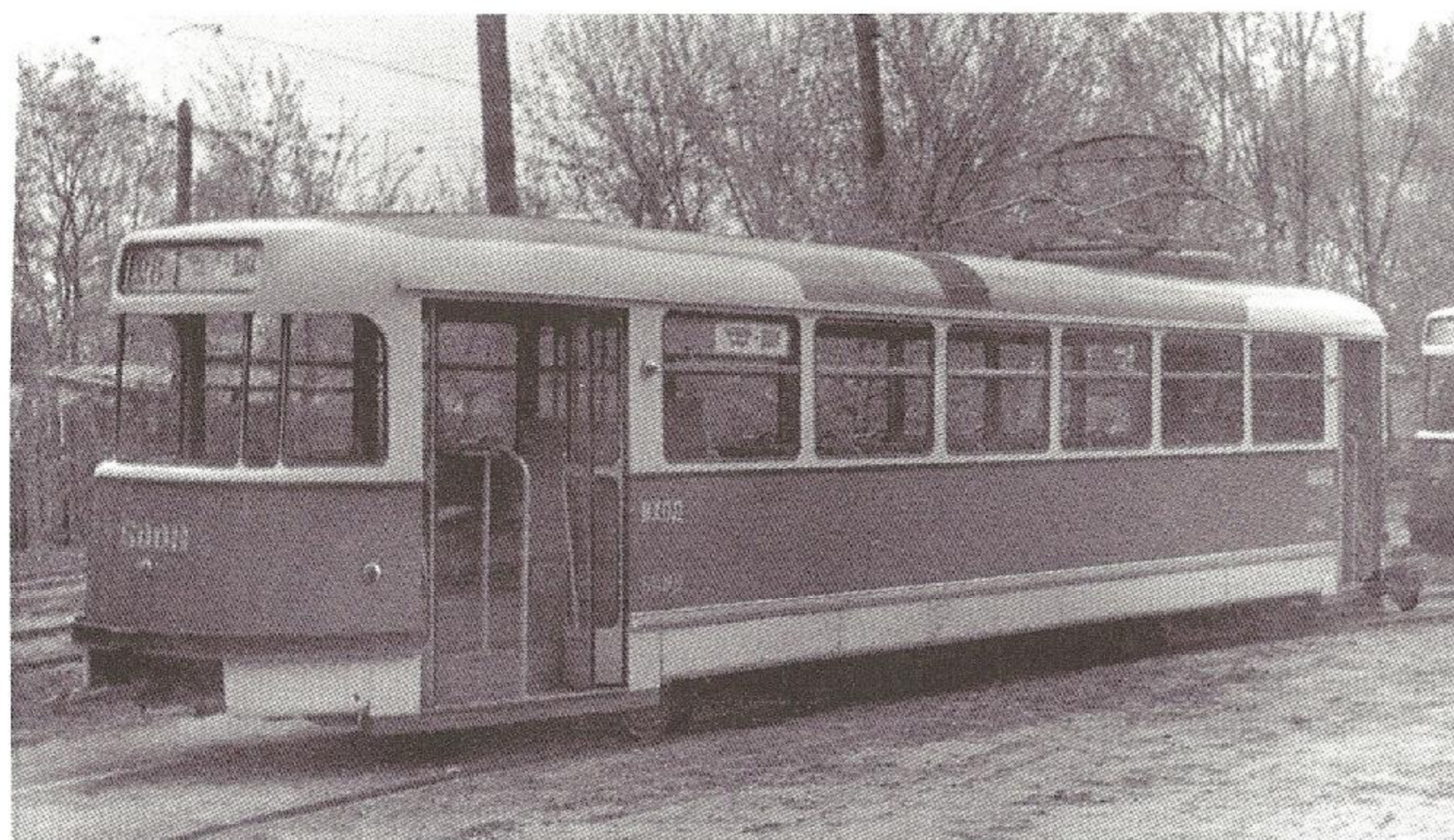
Вагоновожатая Дарницкого трампарка на фоне вагона Tatra T2





1960 г.

Салон вагона Tatra T2 отличался наличием обособленного места для кондуктора



1960 г.

Трамвайный вагон Tatra T2 (вид сзади) на территории Дарницкого депо



Разворот вагона Tatra T2 при повороте улицы (улица, некогда существовавшая на территории Дарницкого депо, использовалась для ускоренного маршрута до станции метро «Дисна»)

1960 г.

Салон вагона Tatra T2 отличался наличием обособленного места для кондуктора

1960 г.

Трамвайный вагон Tatra T2 (вид сзади) на территории Дарницкого депо

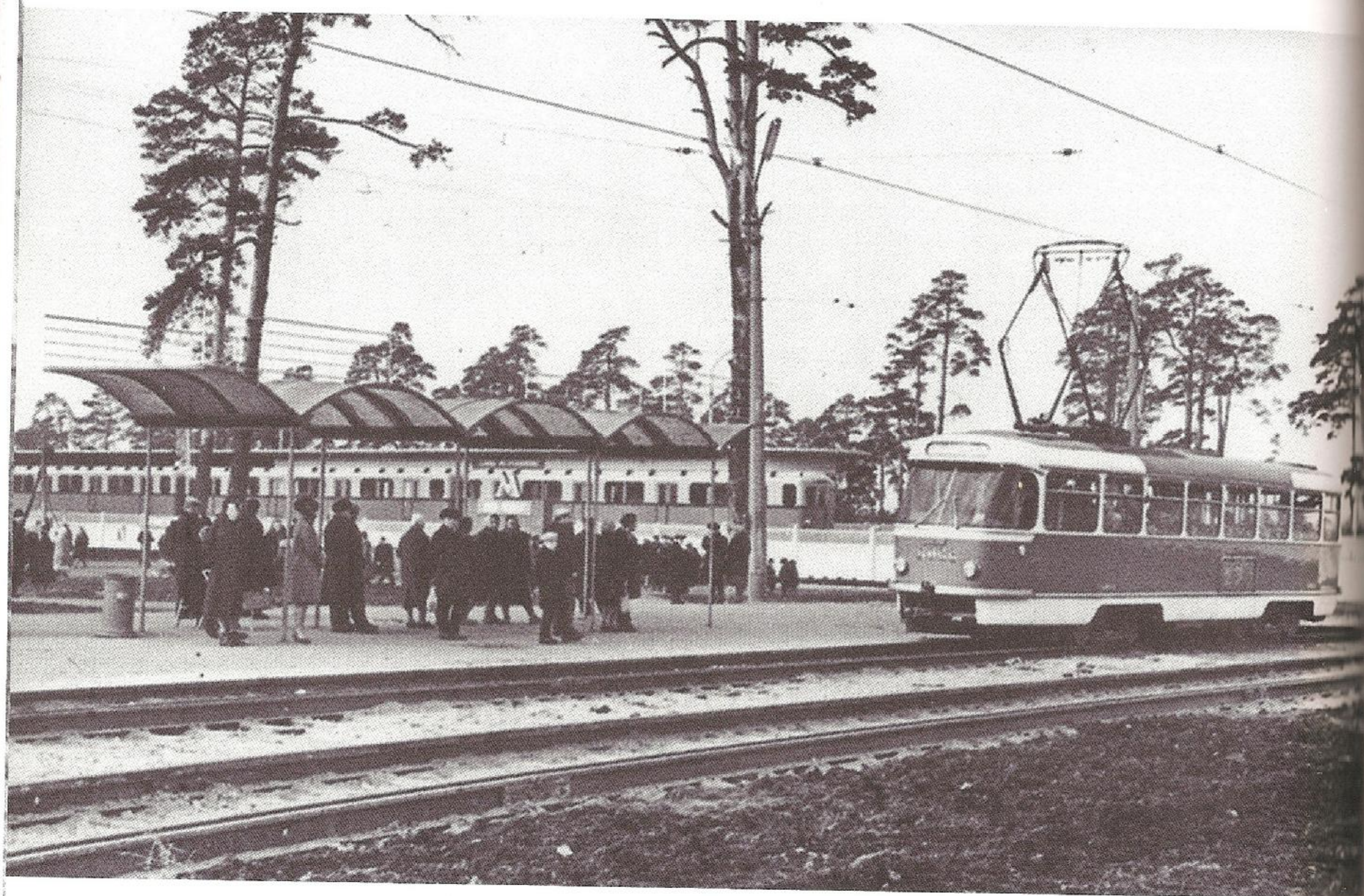


Разворот вагона Tatra T2 при помощи уникального поворотного круга, некогда существовавшего на Набережном шоссе. Он использовался для укороченного маршрута № 28 (ДШК – станция метро «Днепр»)

1966 г.







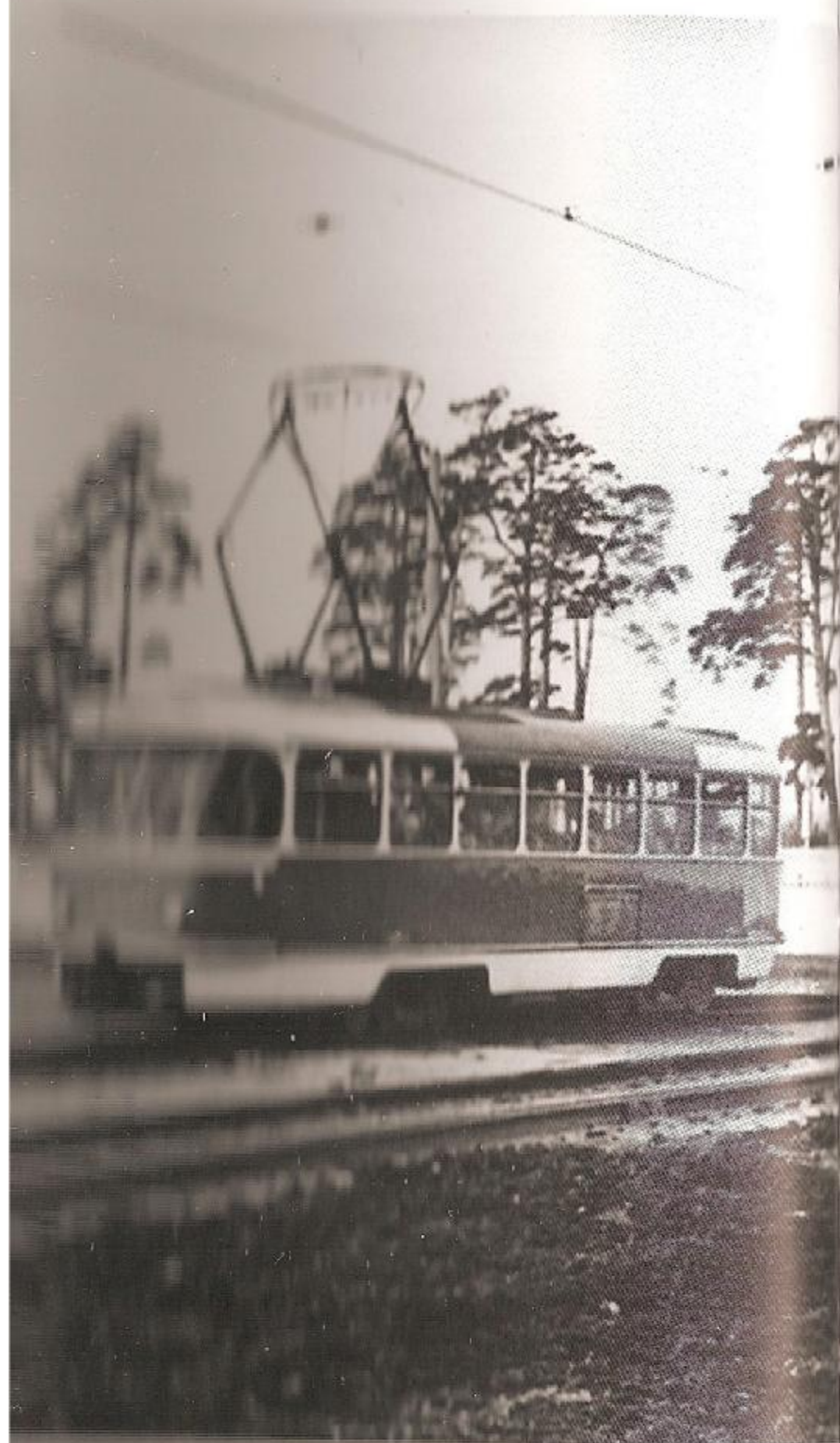
Петля временной ветки по улице Попудренко. В течение 1965—1968 гг. линия использовалась для подвоза пассажиров к станции метро «Дарница»

На предыдущем развороте: новые вагоны Tatra T3 на территории Дарницкого трамвайного парка

1965 г., ноябрь



Tatra T3 вагоны на территории Дарницкого трамвайного парка



1965 г., ноябрь



Татра ТЗ около диспетчерской на конечной остановке «Завод железобетонных конструкций»

1966 г.



Поезд Tatra T3 проходит по Набережному шоссе мимо передвижной
тяговой подстанции ТП-2, изготовленной КТЗ в 1951 г. на базе старого
«пульмана»

1960-е гг.



Трамвай Tatra T3 в ноябре 1960 г. движется
направлением от вокзала к центру



1960-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Трамвай Tatra T3 и автобус Ikarus-180 движутся по мосту им. Патона в направлении правого берега Днепра

1970 г., март

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

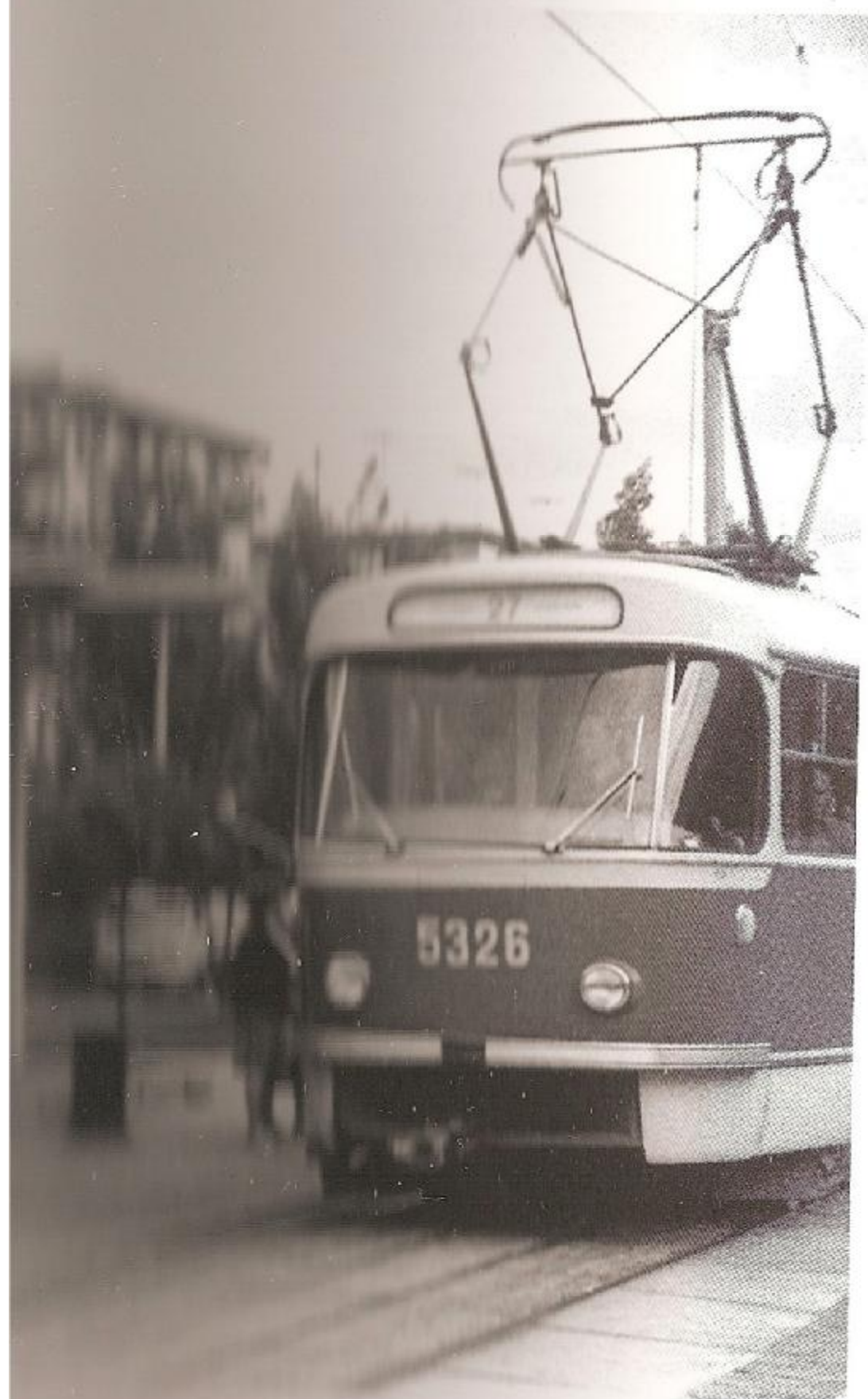


Сверху: павильон остановочного пункта «Резиновый завод»
на проспекте Воссоединения

1966 г.

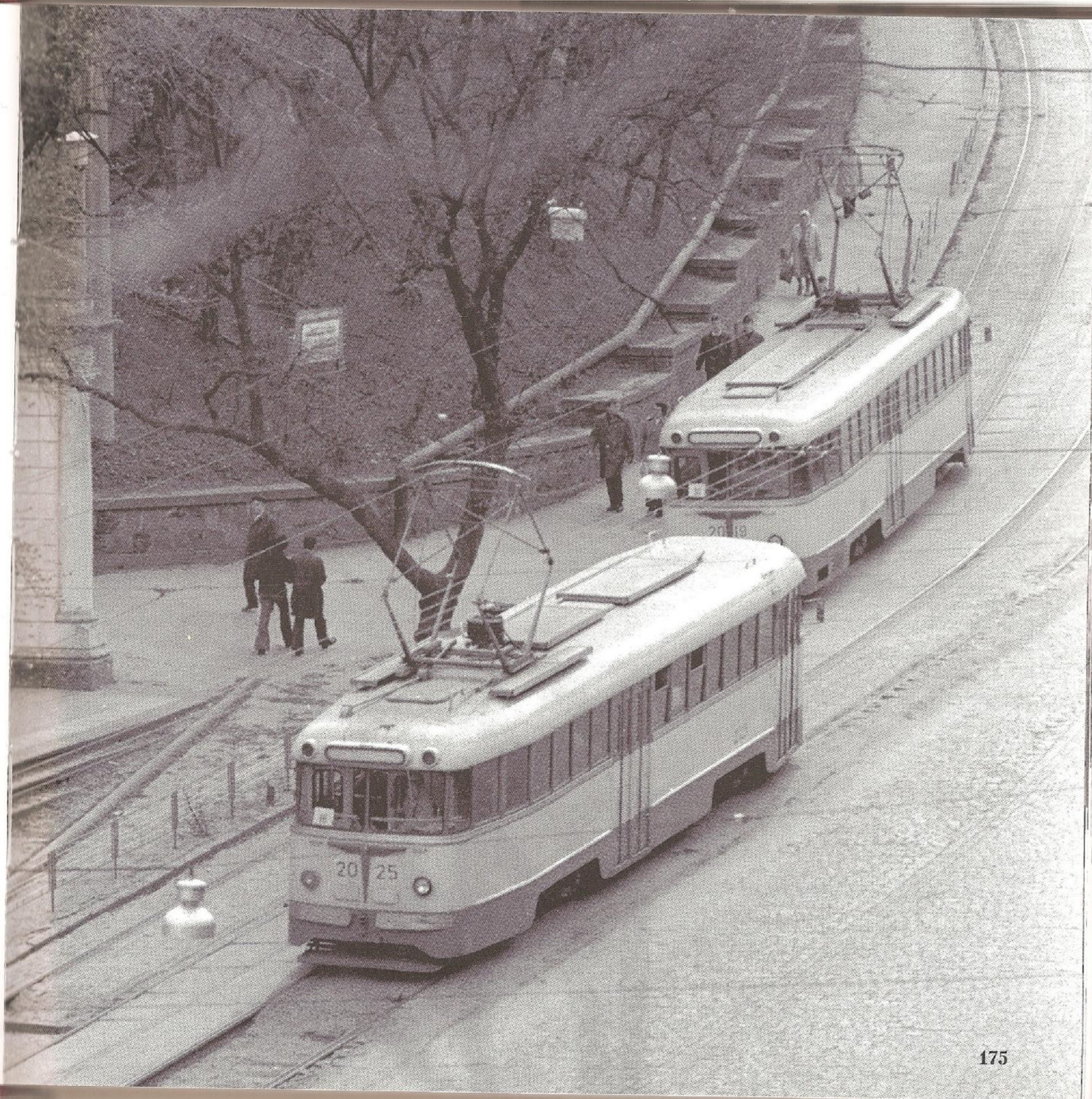
Справа: 10 апреля 1977 года — последний день работы линии по Владимир-
скому спуску. На старейшем участке электрического трамвая курсируют
вагоны КТВ-57 маршрута № 16





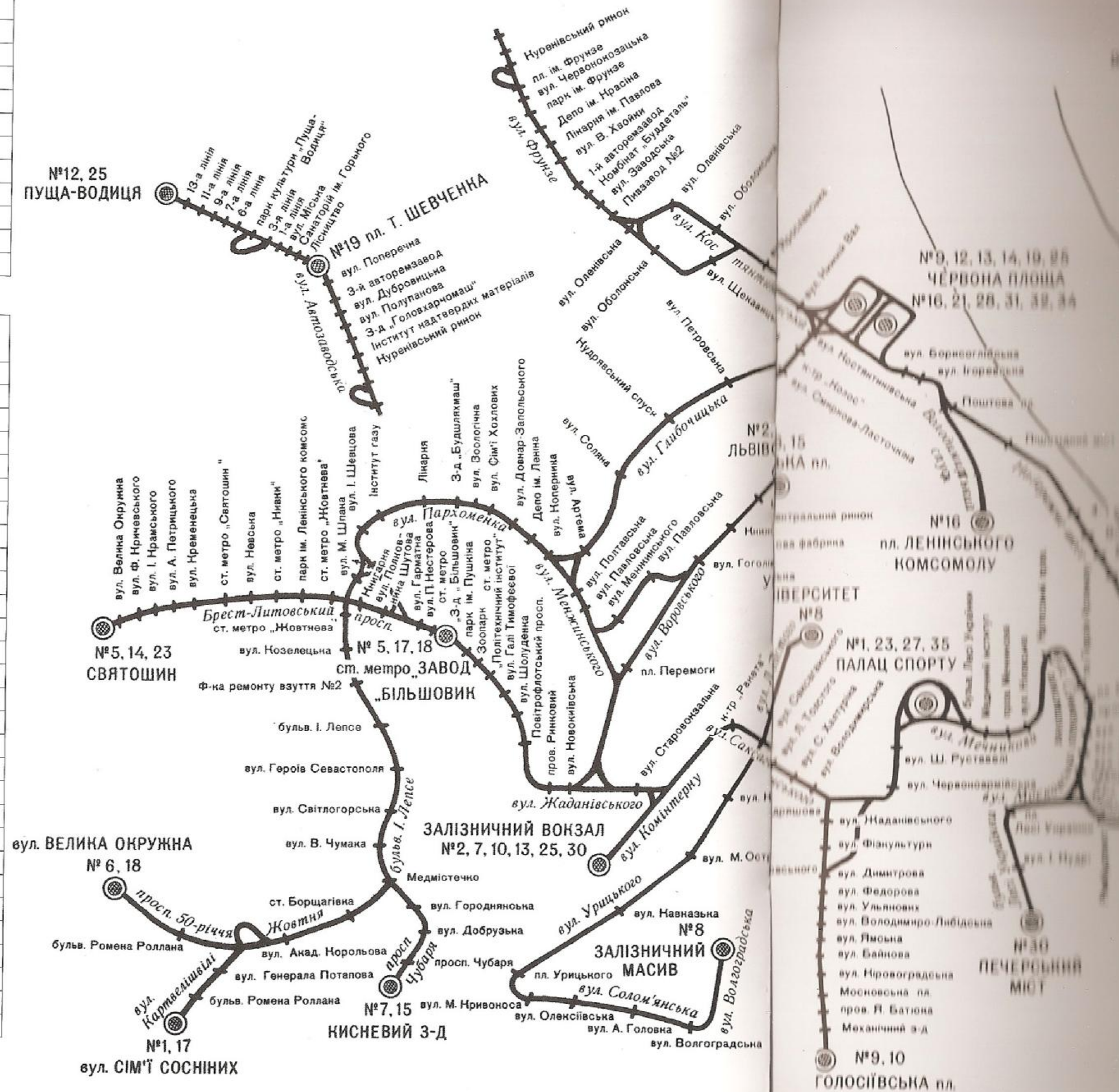
1966 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



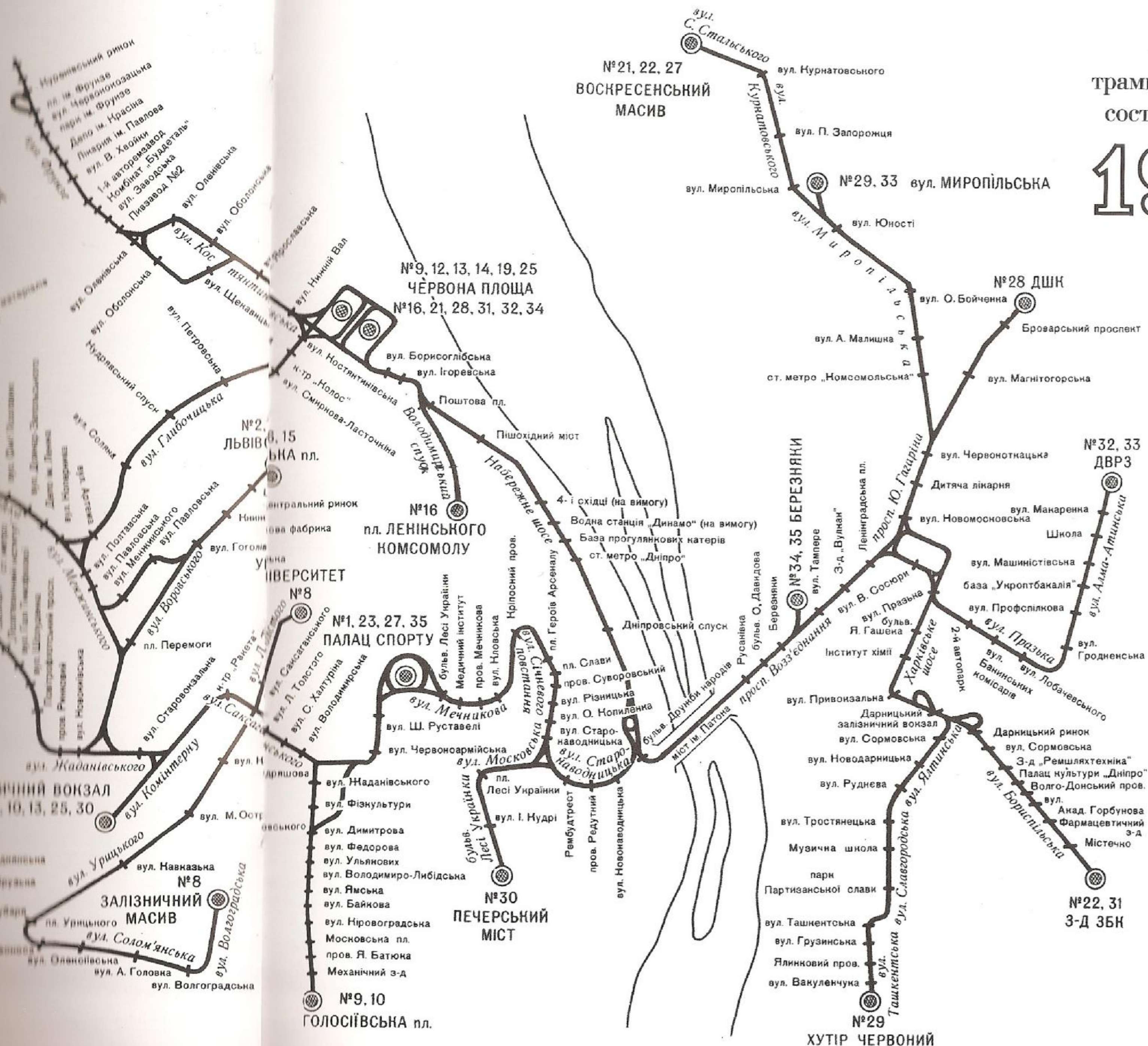
Год	Количество вагонов, ед.	Число перевезенных пассажиров, млн.
1905	225	39,5
1910	246	67,8
1920	202	3,34
1930	210	103,7
1940	428	278,0
1950	343	169,7
1955	400	241,4
1960	464	281,5
1965	579	278,5
1969	639	321,0
1976	838	349,7

М-ты	Конечные пункты маршрутов
1	Дворец спорта — ул. Семьи Сосниных
2	вокзал — Львовская площадь
5	завод «Большевик» — Святошин
6	Львовская пл. — Большая окружная ул.
7	Кислородный завод — вокзал
8	Университет — Железнодорожный массив
9	Красная пл. — Голосеевская пл.
10	вокзал — Голосеевская пл.
12	Красная пл. — Пуца-Водица
13	Красная пл. — вокзал
14	Красная пл. — Святошин
15	Львовская пл. — Кислородный завод
16	пл. Ленинского комсомола — Красная пл.
17	Завод «Большевик» — ул. Семьи Сосниных
18	Завод «Большевик» — Большая окружная ул.
19	Красная пл. — пл. Т. Шевченко
21	Красная пл. — Воскресенский массив
22	Воскресенский массив — завод ЖБК
23	Дворец спорта — Святошин
25	вокзал — Пуца-Водица
27	Дворец спорта — Воскресенский массив
28	Красная пл. — ДШК
29	Миронопольская ул. — Красный Хутор
30	вокзал — Печерский мост
31	Красная пл. — завод ЖБК
32	Красная пл. — ДВРЗ
33	Миронопольская ул. — ДВРЗ
34	Красная пл. — Березняки
35	Дворец спорта — Березняки



1975

ХУТІР ЧЕРВОНІЙ





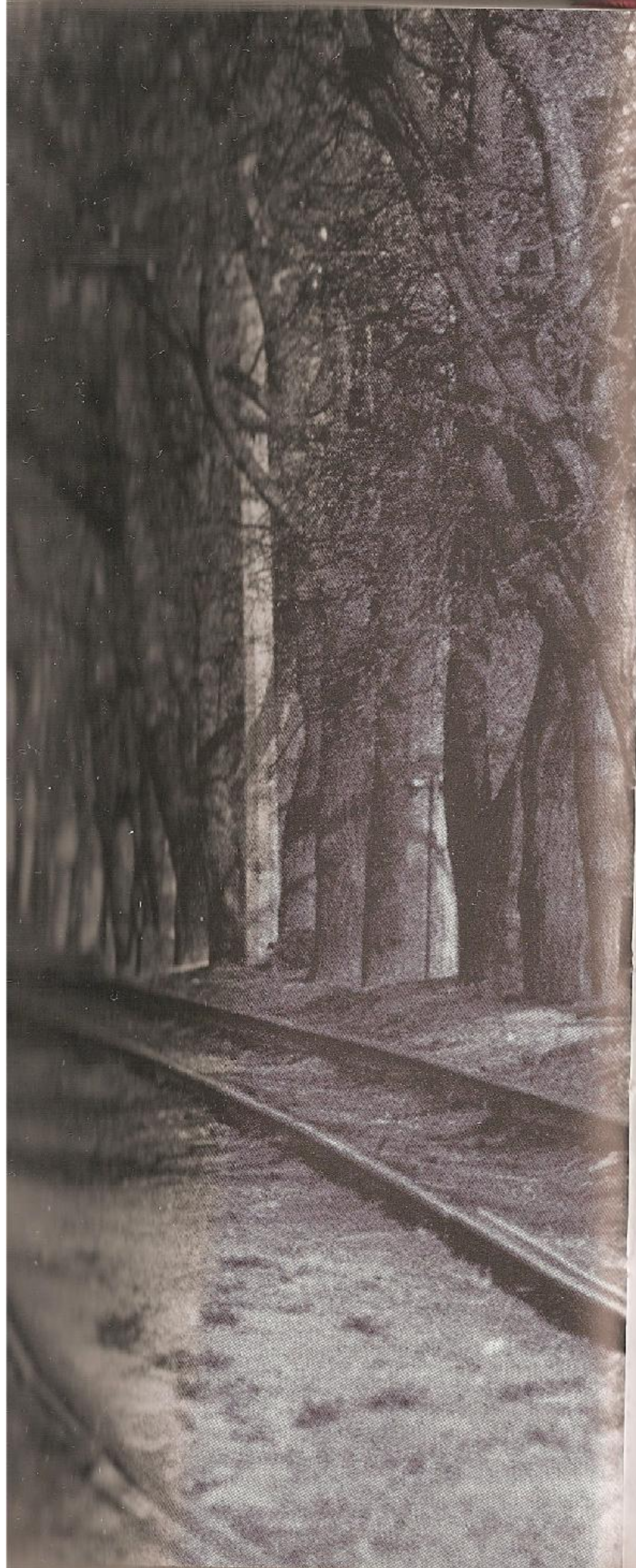
В конце 1960-х годов троллейбусный институт «Киевпроект» в составе Н. Волынского, В. Резникова, Н. Нефедова, Н. Лещенко и др. разработала проект организации скоростного троллейбуса, который проходил по центральным районам города с остановками: Никольская, Борщаговка и Индустриальная. Кладывалась на обособленные пути с путепроводами, подземными и надземными переходами. Участок от бульвара Денге с ответвлением до синих построили в течение 1966 года, организованы маршруты № 1 (ул. Гоголя, Литовский просп. — ул. Гоголя, ст. метро «Завод "Вольный"» — синих) и № 18 (ст. метро «Завод» — Большая Окружная улица). В 1967 завершено строительство участка от победы до Индустриальной улицы и № 3 (вокзал — Редукторный завод).

1 января 1977 года начался проезд по проспекту Комарова. Троллейбус длиной 9,3 км с 12 остановками и 4 развязками вступила в строй. Вводили годом позже, но не было вводить трехконтинентальные троллейбусы. Проезд составляла 5 мин. Проезд до Кольцевой дороги троллейбус за минуту со средней скоростью 20,1 км/ч.

1977 г.

Слева: троллейбус КТБ-87 по проспекту Комарова. Маршрут № 8 был по проспекту Комарова, а трасса от станции до 18-й остановки.

ТРОЛЛЕЙБУС НА УЛИЦЕ КОМАРОВА



В конце 1960-х годов группа инженеров института «Киевпроект» в составе В. Ковалю, В. Кваши, В. Резникова, И. Нефедова, Я. Левитана, Б. Романенко и др. разработала проект первой в СССР линии скоростного трамвая, впоследствии связавшей центральные районы города с жилыми массивами Никольская Борщаговка и Отрадный. Линия прокладывалась на обособленном полотне, обрастая путепроводами, подземными и надземными пешеходными переходами. Участок Кольцевая дорога – бульвар Лепсе с ответвлением до ул. Семьи Сосниных построили в течение 1968–1971 гг. Были организованы маршруты № 1 (Бессарабка – Брест-Литовский просп. – ул. Семьи Сосниных), № 17 (ст. метро «Завод "Большевик"» – ул. Семьи Сосниных) и № 18 (ст. метро «Завод "Большевик"» – Большая Окружная улица). В 1975 году было завершено строительство участка от площади Победы до Индустриальной улицы и открыт маршрут № 3 (вокзал – Редукторный завод).

1 января 1977 года сдали замыкающий участок по проспекту Комарова. Таким образом, вся трасса длиной 9,3 км с 12 станциями и 5 транспортными развязками вступила в строй. Скоростной режим ввели годом позже, после чего здесь начали курсировать трехвагонные поезда Tatra T3. Стоимость проезда составляла 5 коп. Весь путь от пл. Победы до Кольцевой дороги трамвай преодолевал за 21 минуту со средней скоростью 28,7 км/ч. В 1980 году

для скоростного движения были адаптированы участки по ул. Картвелишвили и бульвару Ромена Роллана. Маршрут № 1 стал работать в двух режимах: от Дворца спорта до пл. Победы – в обычном, далее – в скоростном. В 1984 году «единицу» продлили до массива Южная Борщаговка. Для обслуживания всей скоростной трассы в депо им. Шевченко имелось 18 двухвагонных и 34 трехвагонных поезда Tatra T3. В перспективе линию скоростного трамвая планировалось довести до Ленинградской площади, что требовало постройки специального тоннеля под Печерской возвышенностью с выходом в районе моста им. Патона.

Со второй половины 1970-х гг. трамвай постепенно отходит на второй план, уступая свои позиции развивающейся сети метрополитена. Так, в 1977 году прекратила свое существование старейшая линия на Владимирском спуске, в несколько этапов, с 1978 по 1982 год, была демонтирована трасса по проспекту Победы в Святошин. В период с 1985 по 1991 год были закрыты участки на Печерске, по улицам Л. Толстого, Павловской и Гоголевской.

В то же время прокладываются новые трассы в спальные районы – на Оболонь (1975–1978 гг.), Харьковский (1987 г.) и Троещину (1982–1986 гг.). В 1988 году объем перевозок пассажиров достиг своего апогея – 460 млн. человек, после чего необратимо пошел на спад.

1977-г.

Слева: вагон КТВ-57 спускается по ул. Льва Толстого. Маршрут № 8 был последним тупиковым в Киеве. По этой трассе «тяни-толкан» ходили до 15 декабря 1987 года

1985 г.

Вид Почтовой площади. Трамвайный поезд
Tatra T3 следует мимо здания бывшей
почтовой станции. На заднем плане —
нижний вестибюль фуникулера. Далее —
дома спускающейся со Старокиевской горы
улицы Боричев Ток и пересекающей ее улицы
Жданова (теперь Сагайдачного). Вдали
виднеется Андреевская церковь (XVIII в.,
архитектор Ф. Растрелли)







1970-е гг.





1970-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Поезд из вагонов Tatra T6B5, миновав площадь Героев «Арсенала» (современное название — Арсенальная), следует по улице Кирова (ныне Грушевского) в сторону площади Лепинского Комсомола

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1989 г.

Tatra T6B5 (ТЗМ)

В 1960-х гг. ведущие производители пассажирского электротранспорта активно работали над созданием тиристорно-импульсной системы управления двигателями (ТИСУ). Еще в 1969 году Киевский НИИ городского хозяйства под руководством Л. Збарского разработал и испытал собственную ТИСУ на серийном вагоне Tatra T3. Вскоре тиристорная техника появилась и у самих чехов. Tatra T6B5 (ТЗМ) стал первым серийным вагоном с ТИСУ, вышедшим на киевские маршруты. Опытный образец этой модели был изготовлен в 1983 году. Рубленые формы кузова, просторный комфортабельный салон, увеличенная площадь остекления – все это было новым для пассажиров. Помимо тириستоров вагоны Т6В5 были снабжены статическим преобразователем для питания низковольтных цепей, блоком защиты от проскальзывания колесных пар, а также комбинированной автосцепкой Шарфенберга.

Первая партия Т6В5 была принята на баланс депо им. Шевченко 31 декабря 1985 года. Последние два экземпляра этой серии в 1994 году поставил в столицу завод «Южмаш» (г. Днепропетровск). К 2009 году киевское трамвайное хозяйство эксплуатировало 455 вагонов, из них 88 единиц Т6В5, остальные – Tatra T3.

1986 г., январь

Вагоны Tatra T6B5 (ТЗМ) во время испытательных поездок.
Трампарк им. Шевченко







1989 г.

Поезд Татра Т6В5 27-го маршрута (Дворец спорта — бульвар Перова) на фоне Марининского парка

Специальный подвижной состав

Кроме пассажирского подвижного состава в парке Киевского трамвая имелся ряд вагонов специального назначения: снегоочистители, поливомоечные машины, различные вагоны службы пути и т.д. К концу 2000 года из парка вышло 60 единиц. Появление специального подвижного состава в течение дней существования КГЖД обусловлено наличием различных сложных участков, требующих постоянного ухода и ремонта. Так, в то время для осмотра и монтажа контактного оборудования использовались деревянные леса, перемещаемые по рельсам вручную. С проводов льда применялся специальный ролик, надеваемый на токоприемник. Первый снегоочиститель, оборудованный обычным трамвайным вагоном, был съемным двухотвальным вагоном с щетками.

Вариант использования трамваев для перевозки грузов имел место еще на ранних этапах развития трамвайного транспорта на линиях КГЖД. А. Е. Стриж в своей книге неоднократно упоминает о грузовом трамвайном движении, которое обеспечивало развитие промышленности. Все грузовые трамваи предназначались исключительно для перевозки грузов. Выгодные маршруты, которые связывали Демеевку с Шулявкой. Для перевозки грузов к окраинным базарам использовались трамвайные вагоны. На КГЖД. Намечалось организовать движение грузовых трамваев с железнодорожного вокзала к речному порту в центре города.

С ростом грузоперевозок в городе возникла необходимость в более рациональном, поэтому в 1924 году в базе старых вагонов появились грузовые трамвайные вагоны.

1989 г.

Новая Tatra T6B5 27-го маршрута (Дворец спорта — бульвар Перова) на фоне Марининского парка

Специальный подвижной состав

Кроме пассажирского подвижного состава, в инвентарном парке киевского трамвая имеется целый ряд вагонов специального назначения: грузовозы, снегоочистители, поливочные агрегаты, различные вагоны службы путевого хозяйства и прочее. К концу 2009 года их общее количество составляло 60 единиц. Появление спецтехники с первых дней существования КГЖД обусловлено введением различных сложных устройств, требующих постоянного ухода и ремонта. Так, в дореволюционное время для осмотра и монтажа контактной сети использовались деревянные вышки-вагонетки, перемещаемые по рельсам вручную. Для сбивания с проводов льда применялся специальный зубчатый ролик, надеваемый на токоприемную головку штанги. Первый снегоочиститель представлял собой обычный трамвайный вагон, оборудованный съемным двухотвальным плугом и неподвижными щетками.

Вариант использования трамвая для транспортировки грузов имел место еще при самом проектировании линий КГЖД. А. Е. Струве в своей пояснительной записке неоднократно подчеркивал возможность грузового трамвайного движения, надеясь таким образом обеспечить рентабельность будущего предприятия. Все грузовые трассы подразумевали применение исключительно паровой тяги. Планировались выгодные маршруты, которые должны были соединить Демеевку с Шулявкой. Для подвоза продуктов к окраинным базарным площадям требовалась прокладка специального полотна от конечных станций КГЖД. Намечалось организовать регулярное сообщение предприятий с железнодорожными станциями, а также речным портом в ночное время. С внедрением

электрической тяги большой доход стало приносить пассажирское движение, поэтому перевозка грузов отошла на второй план. В 1900-е годы возили в основном мазут, потребителями которого являлись электростанция, водопроводное предприятие и паровая мельница Бродского. Налив цистерн осуществлялся в тупике нефтебазы близ Лыбеди. Тариф на грузоперевозки колебался от 1,25 до 2 копеек за пудо-версту. В качестве тягачей служили пассажирские моторные вагоны и паровозы «тип 45». Вагонный парк грузового движения состоял только из прицепных платформ и цистерн. В связи с транспортным кризисом 1917–1922 гг. трамвай доставлял из Пущи-Водицы торф для снабжения городских электростанций. Старые изношенные платформы не выдерживали интенсивной работы и быстро выходили из строя, поэтому грузы зачастую возили и в пассажирских вагонах.

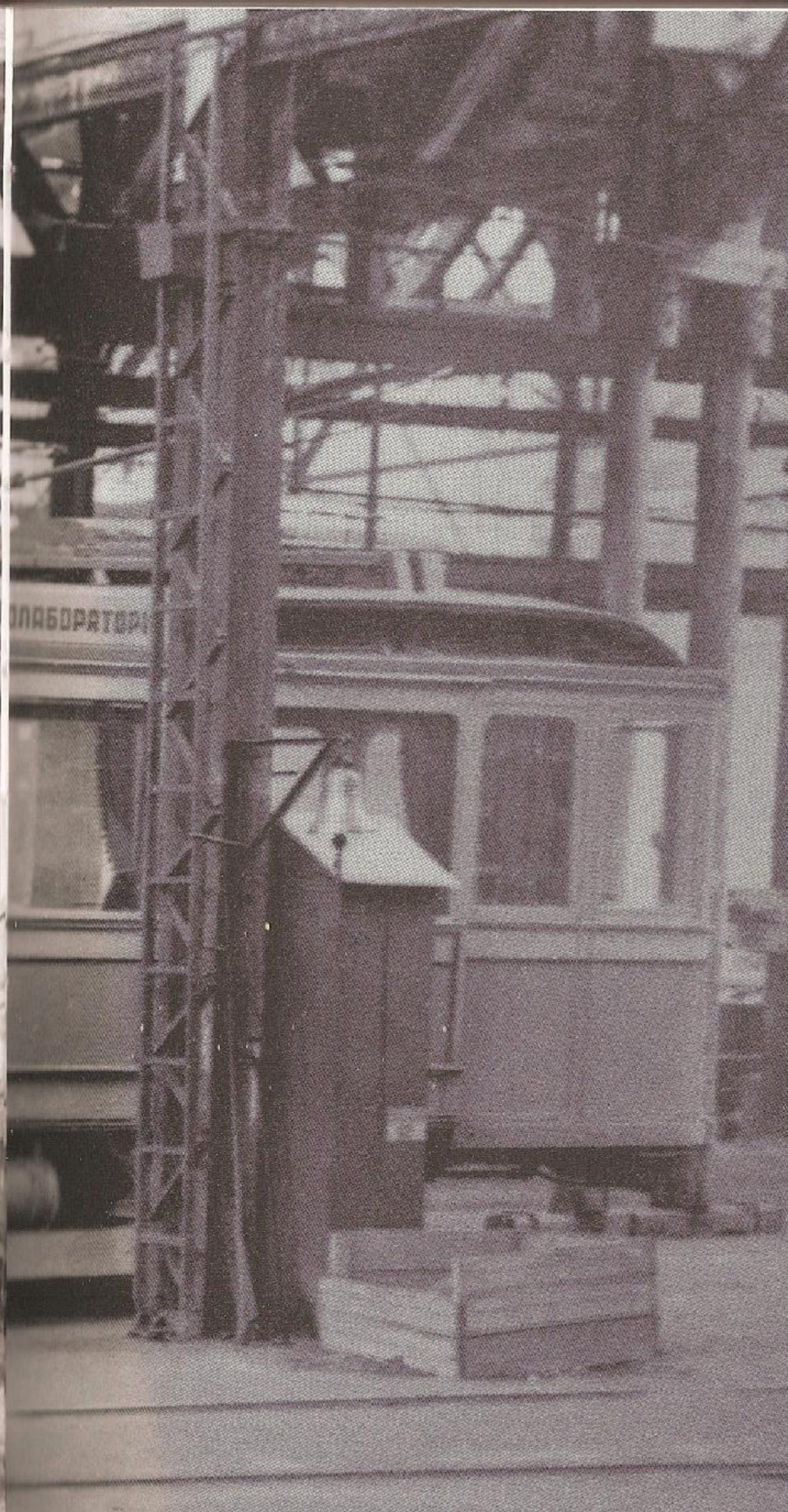
В начале 1930-х гг. многие киевские промышленные и торговые предприятия стали нуждаться в грузовых трамвайных перевозках. Возник интенсивный спрос на коммерческое движение. В связи с резким увеличением числа спецвагонов возле депо им. Шевченко был сформирован грузовой парк им. Горького с павильоном на 10 вагоно-мест. Специальная подъездная ветка связывала железнодорожную станцию Киев-Товарный с блоком пакгаузов в Совском тупике. Там же имелось складское помещение, переоборудованное из бывшего газгольдера. В 1933 году общий инвентарный парк спецтехники составили 3 электровоза, 42 грузовоза, 57 платформ, 6 цистерн, 4 снегоочистителя и 2 автовышки. В единственном экземпляре имелись аварийный и учебный вагоны, а также лаборатория (бывший вагон-люкс).

С ростом грузоперевозок применение пассажирских моторных единиц в качестве тягачей оказалось нерациональным, поэтому в 1923 году был создан первый трамвайный электровоз, а начиная с 1930 года на базе старых вагонов нюрнбергского типа налажен выпуск грузовозов серии 100.





ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

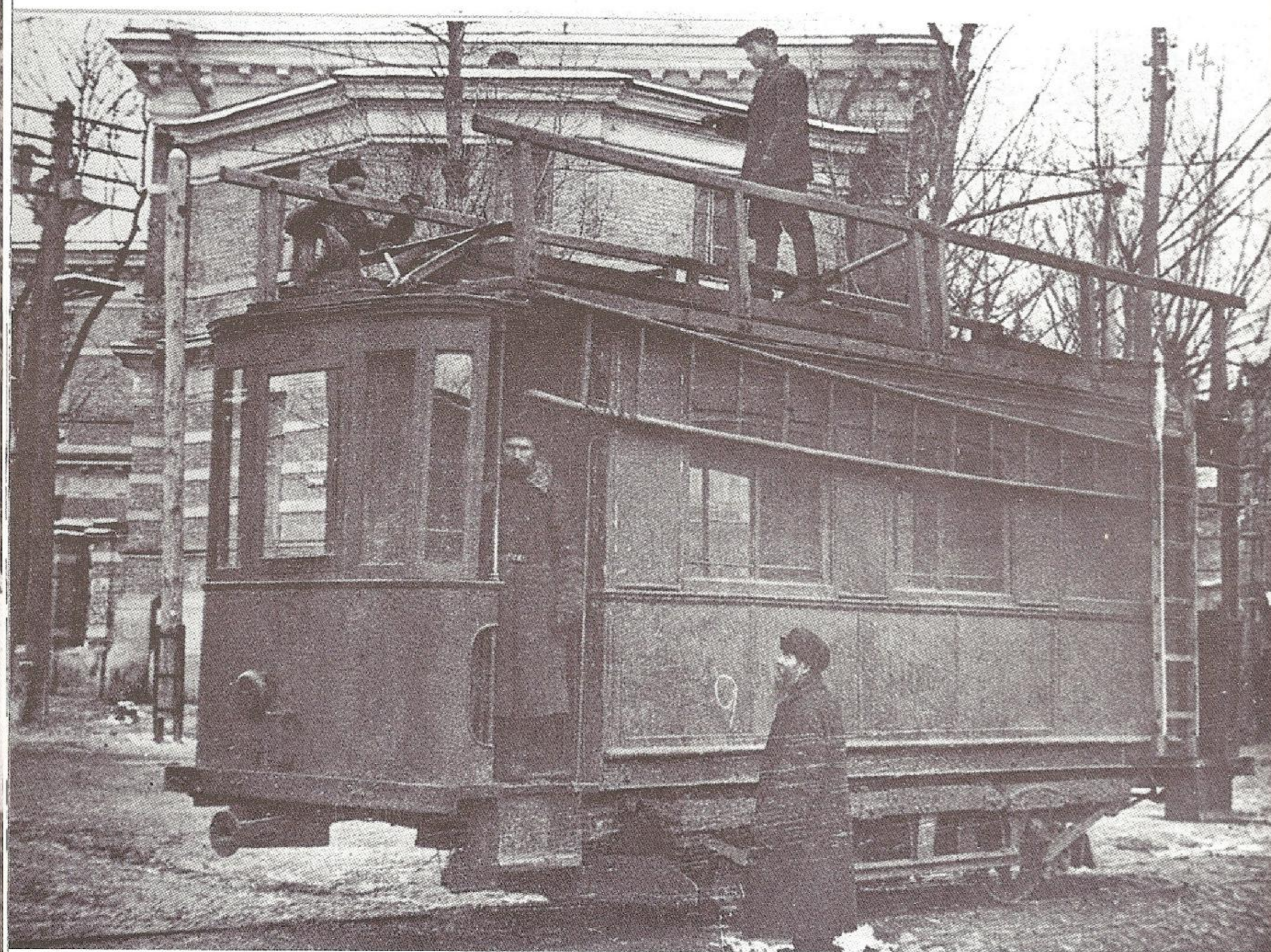


ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Вагон-лаборатория был создан для всесторонних испытаний электрооборудования подвижного состава и по сути явился уникальным образцом трамвайной техники. Достаточно сказать, что его базой стал демеевский «люкс», построенный в 1904 году по индивидуальному заказу. Вагон имел витражные стекла, внутреннюю обшивку из красного дерева, а также зеркала, кожаные диваны и прочую роскошную мебель. В 1928 году салон обогатился еще и ценным австрийским оборудованием Siemens-Schuckert. Установка регистрирующих приборов представляла собой смонтированные на щите бортового самописца амперметр, вольтметр и ваттметр, а также динамо-машину для учета скорости. На козырьке торцевой части кузова находился штепсельный разъем для соединения с токоприемником испытуемого экипажа.

Вплоть до списания в середине 1950-х гг. вагон-лаборатория неоднократно использовался для определения оптимальных режимов работы подвижного состава и эффективных способов экономии электроэнергии.

Бывший «вагон-люкс», изготовленный в 1904 г. заводом MAN для частных поездок владельца Демеевской линии Д. Марголина. В 1928 г. вагон был укомплектован приборами для испытаний электрооборудования подвижного состава



Вагон воздушной сети № 416, изготовленный на базе серии 400 завода «Гербрандт» образца 1901 года

1930-е гг.





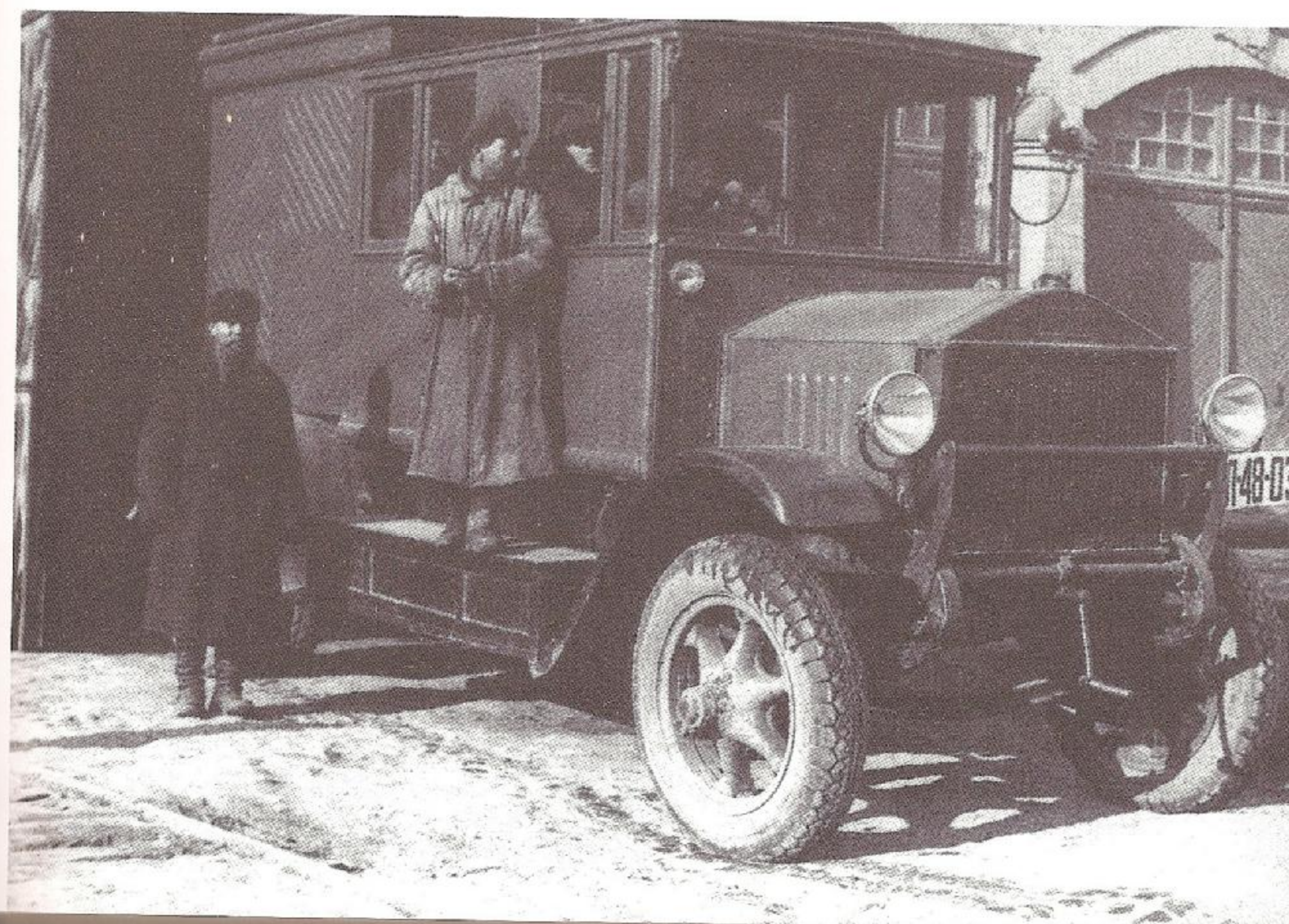
1930-е гг.

Фабрика на улицах Киева



1930-е гг.

Вагон для перевозки спирта был построен КТЗ с использованием тележки дореволюционной серии



1932 г.

Автовышка на базе грузовика Napier



Первые электровозы киевского типа (Э-1 и Э-2) имели довольно примитивную конструкцию с широким использованием старого трамвайного оборудования. Их комбинированные тяговые приборы позволяли цеплять как трамвайные, так и железнодорожные вагоны. Электровоз ЭЛ-3 снабдили полуметаллическим кузовом капотного типа и моторами У-104. В 1942 году на КТЗ велось переоборудование для трамвайных линий четырехосного

немецкого электровоза, обозначенного впоследствии ЭТ-4. Локомотив получил электрооборудование завода «Динамо», два токоприемника Фишера и винтовую упряжь. В ходе послевоенной модернизации старые клепаные тележки заменили новыми – типа 2ДСБ. Под индексом ЭЛ-1 электровоз ЭТ-4 эксплуатировался до начала 2000-х гг. Ныне он сохранен для будущего музея натуральных образцов в Дарницком трампарке.

1923 г.

Слева: первый трамвайный электровоз, построенный КТЗ, имел деревянный кузов без капота и примитивный токоприемник.

1933 г.

Справа: электровоз ЭЛ-3 в оборотном ходе КТЗ.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

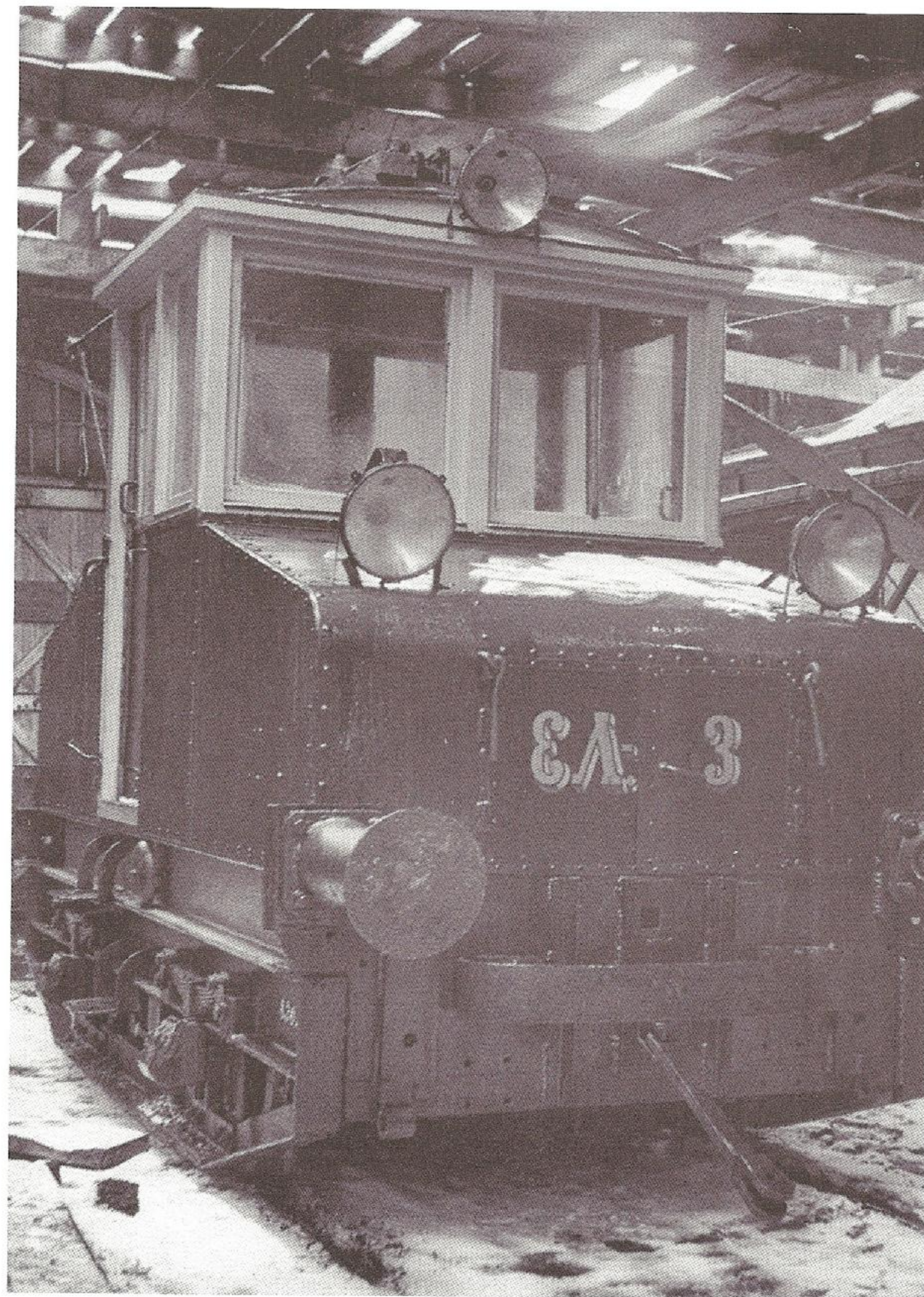


электровоза, обозначенного впослед-
ствии «Динатон», получил электрообо-
рудование «Динатон», два токоприемника
и другие узлы. В ходе послевоенной
реконструкции тележки заменили
на ЭЛ-1. Под индексом ЭЛ-1 электро-
воз использовался до начала 2000-х гг.
в качестве экспоната в музее трамвайного
парка.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1923 г.

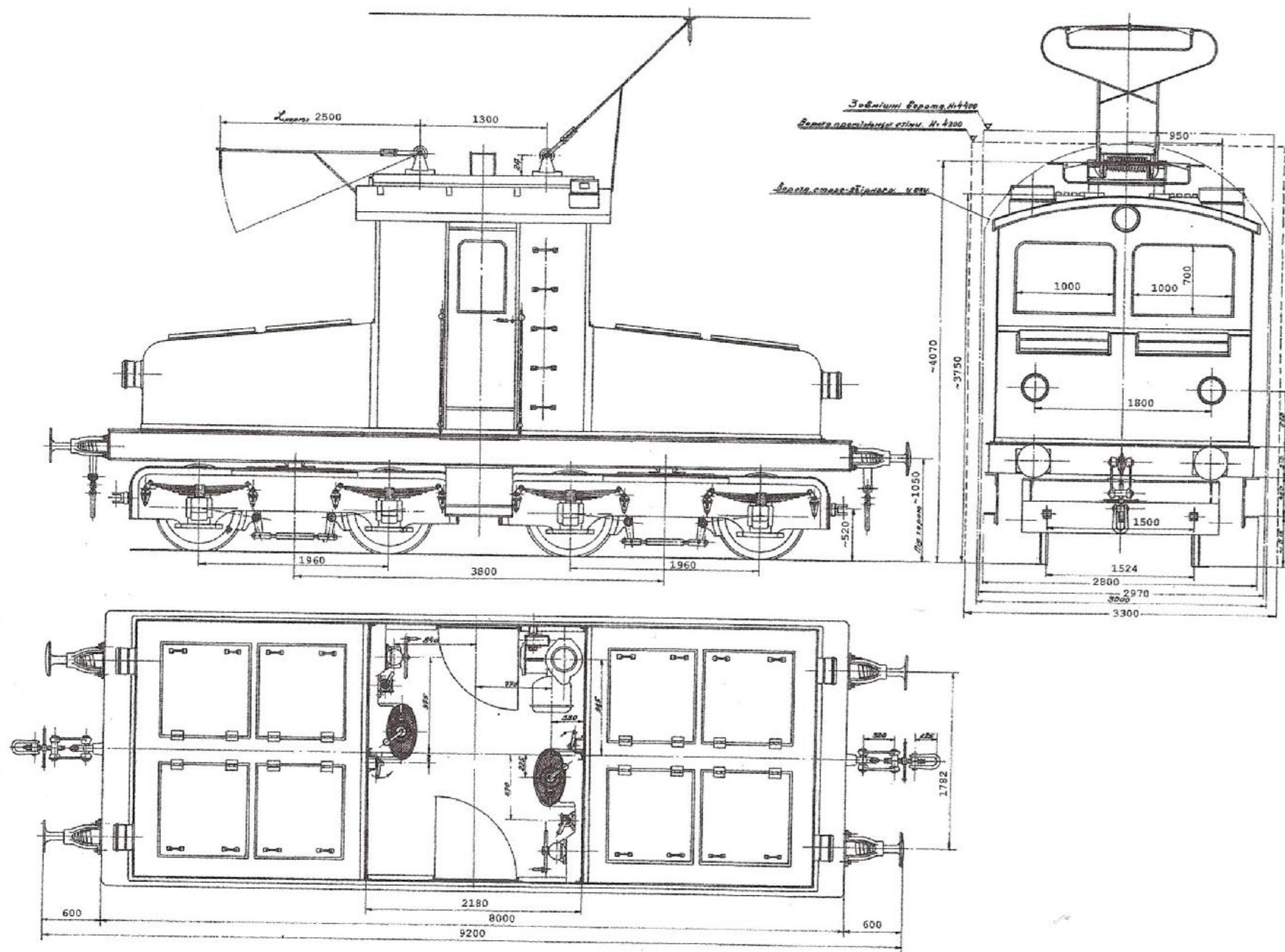
Слева: первый трамвайный
электровоз, построенный
КТЗ, имел деревянный кузов
без капотов и штанговый
токоприемник



1933 г.

Справа: электровоз ЭЛ-3
в сборочном цехе КТЗ

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1942 г.

Примітка:
Електровоз „ЕТ-4“ устатковано:
 1. Контролером - ДТ-41.
 2. Тарговими моторами - ЗР-ЗК.
 3. Двояма токарними машини типу „Фішера“.
 4. Гальма пневматичні/примовні/ та механічні - 8 гальмових башмаків.
 5. Пісочниця пневматична та ручна.
 6. Вісь діаметром - 120 мм.
 7. Сходи - діаметром - 880 мм.
 8. Металеві два таргові прилади:
 а) типу Ж.Д.
 б) типу К.Т.
 9. Мотор компресор типу В-300.

Четырехосный электровоз ЭТ-4 (ЭЛ-1)

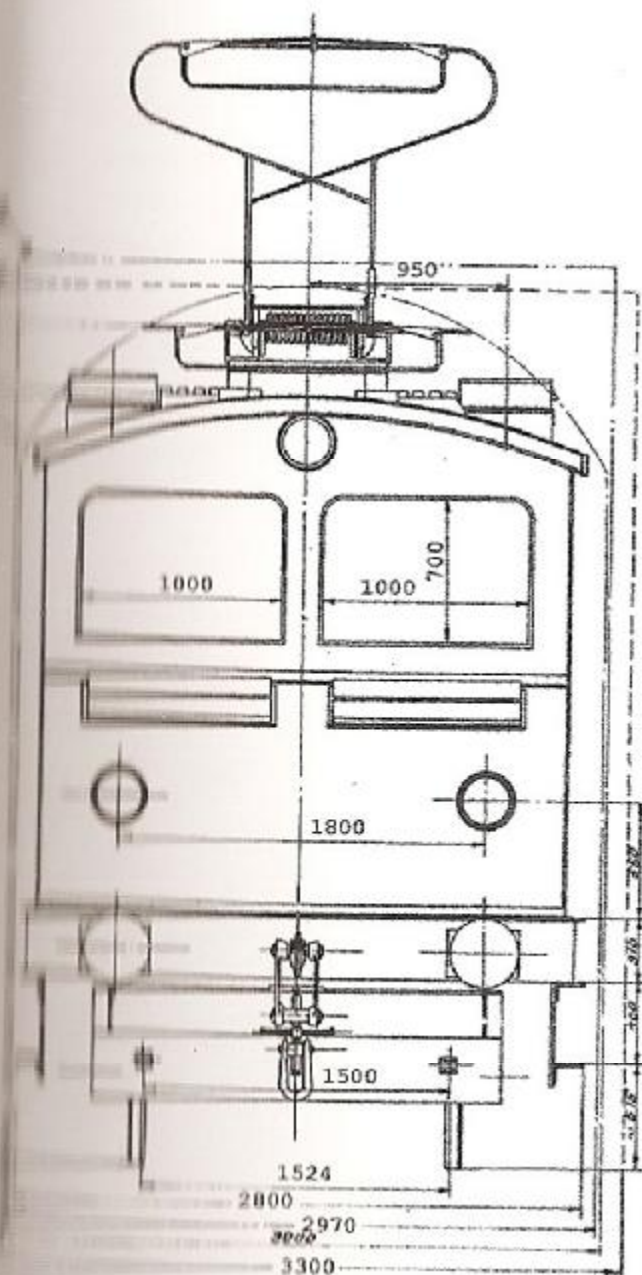
Електровоз „ЕТ-4“ Загальний вигляд.			
Голов. інж. <i>В. В. В.</i>	1942	Складові Рухомого Складу	Кутівського Трамвая.
Нач. Вир. Тр. Вир. <i>В. В. В.</i>	1/10	М	М 323-22
Констр. <i>В. В. В.</i>	1/10	1:20	
Копіював. <i>В. В. В.</i>	1/10		
Перевірив. <i>В. В. В.</i>	1/10		

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Четырехосный электровоз ЭТ-4 (ЭЛ-1) на улицах Киева

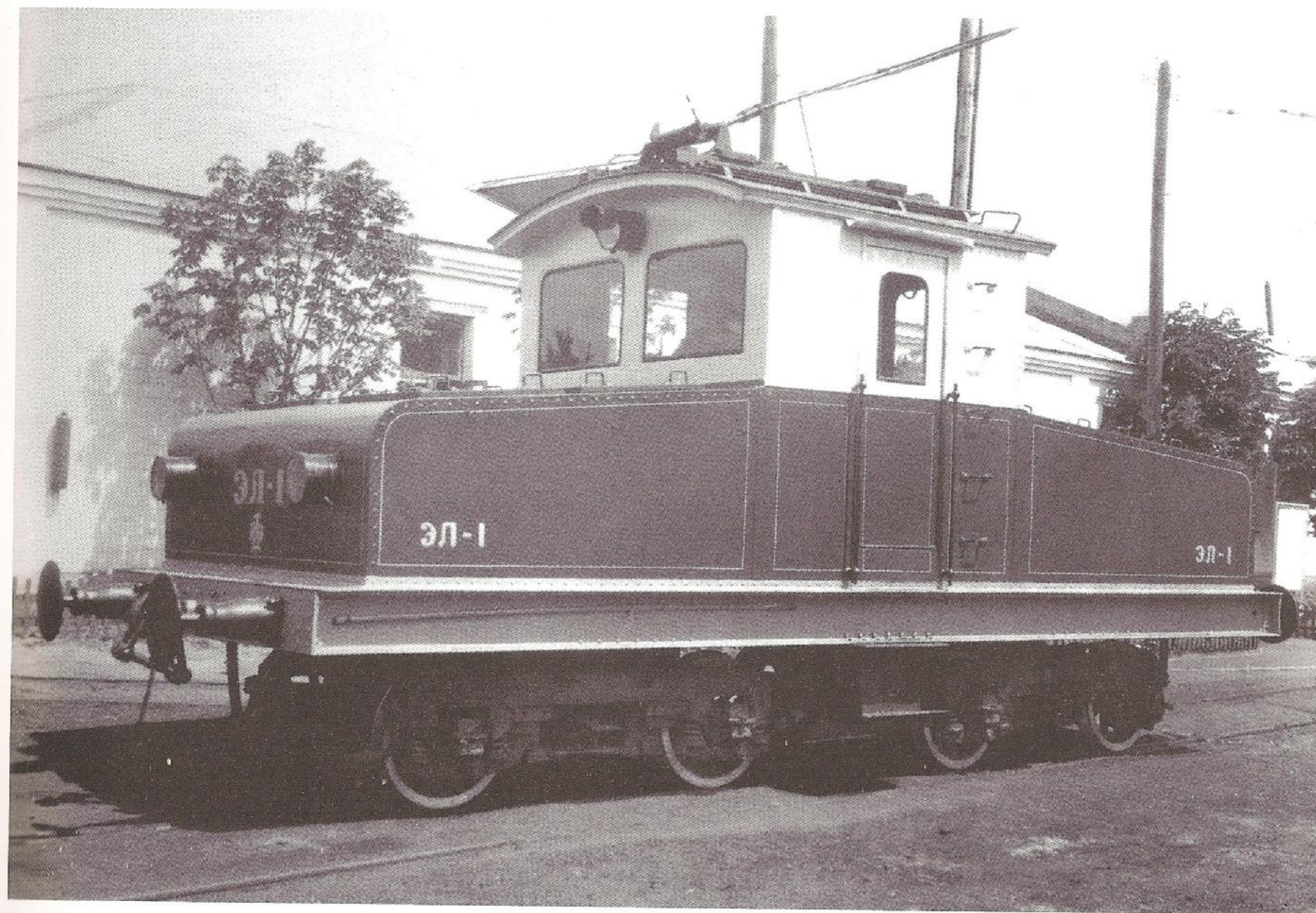
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Четырехосный электровоз ЭТ-4 (ЭЛ-1)



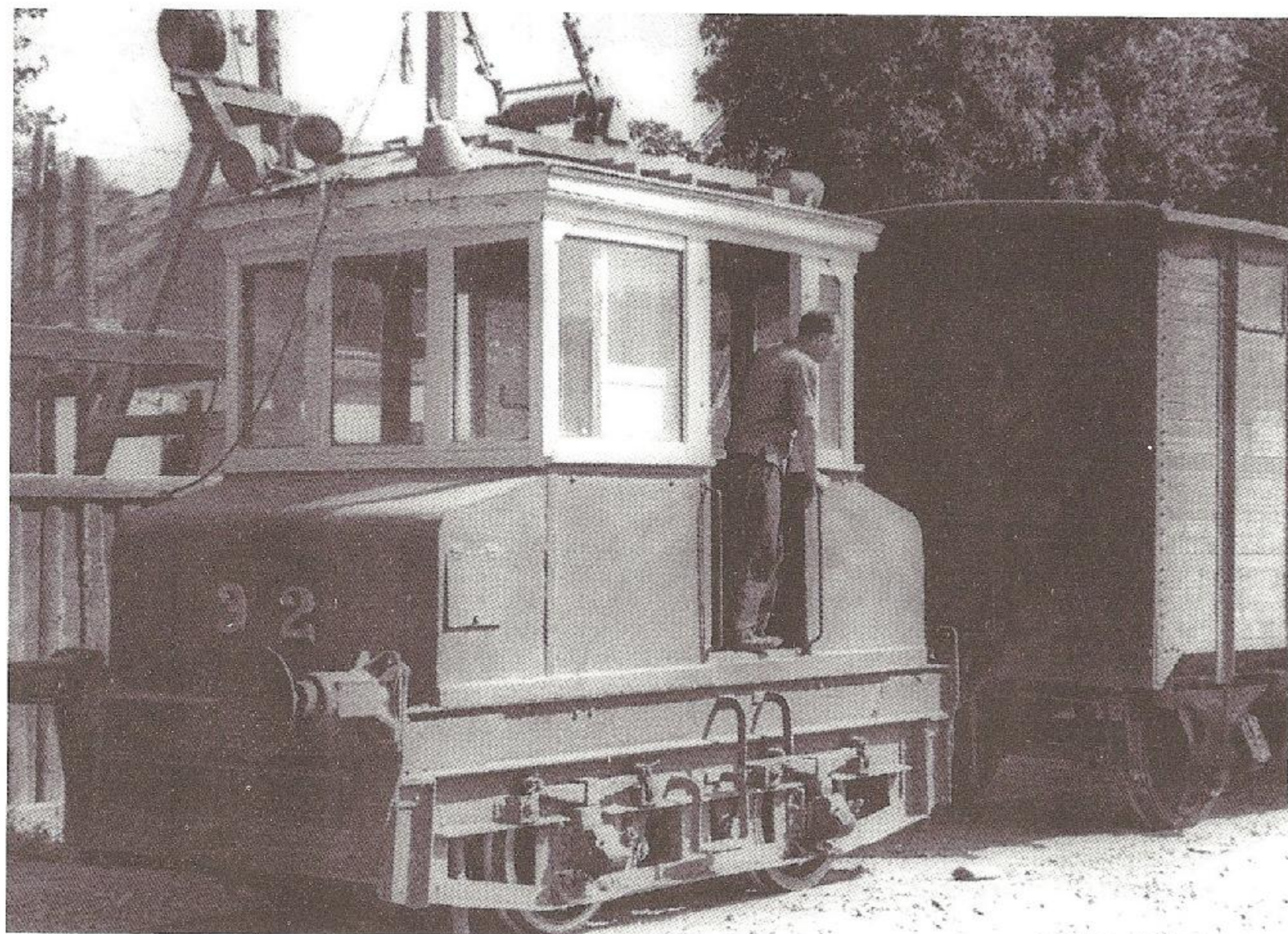
Трамвай на улицах Киева



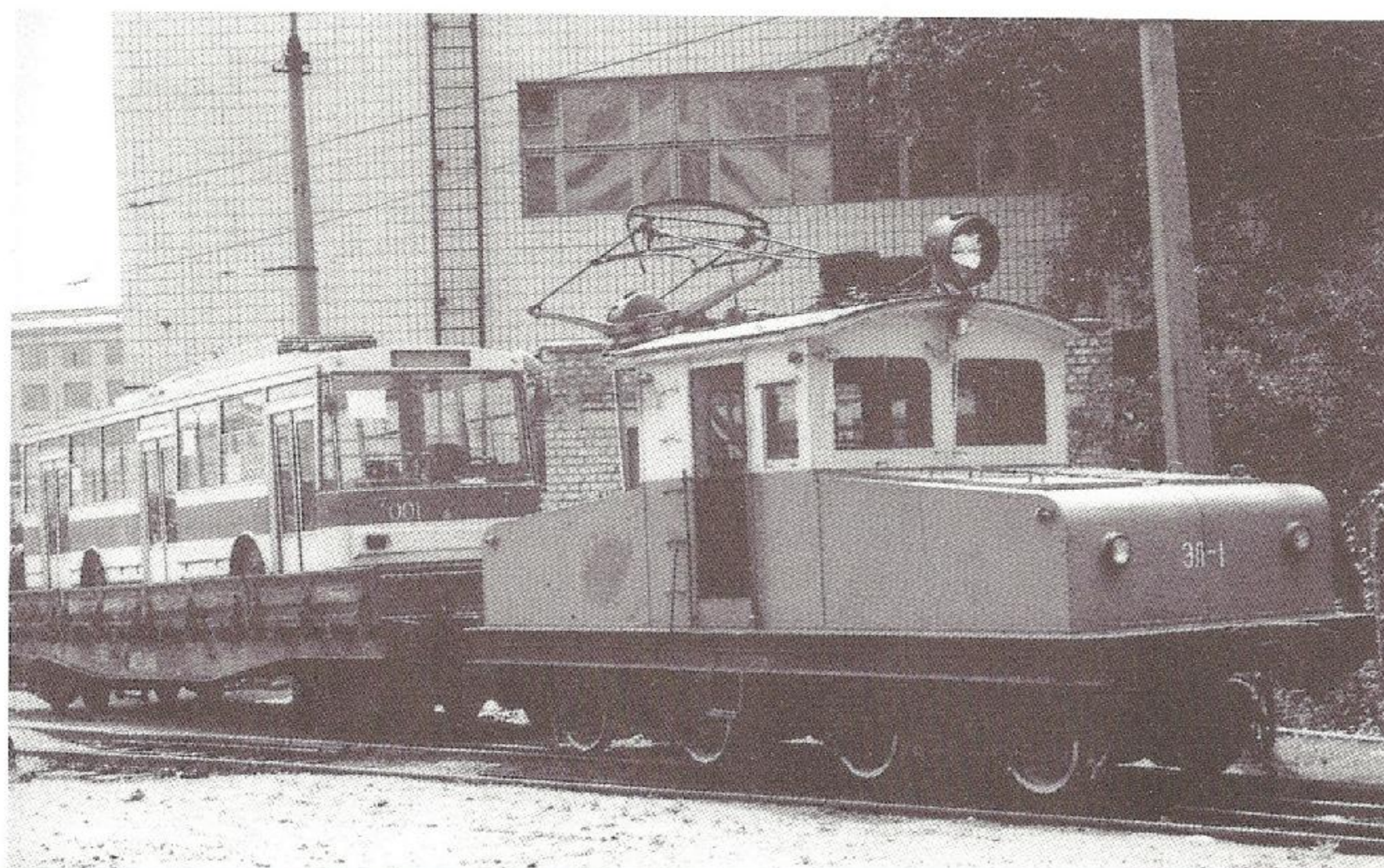
Четырехосный электровоз ЭЛ-1 (бывший ЭТ-4), оснащенный новыми тележками 2ДС на подшипниках скольжения

1950 г.

Трамвай на улицах Киева



Двухосный
трамвайный
электровоз Э-2,
модернизированный
КТЗ в 1948 г.



1981 г., май

Трамвайный
электровоз ЭЛ-1
на хоздворе депо
им. Шевченко во
время погрузки двух
троллейбусов
Škoda 14Tr0

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Трамвай № 117, построенный в 1917 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Двухосный
трамвайный
электровоз Э-2,
модернизированный
КТЗ в 1948 г.

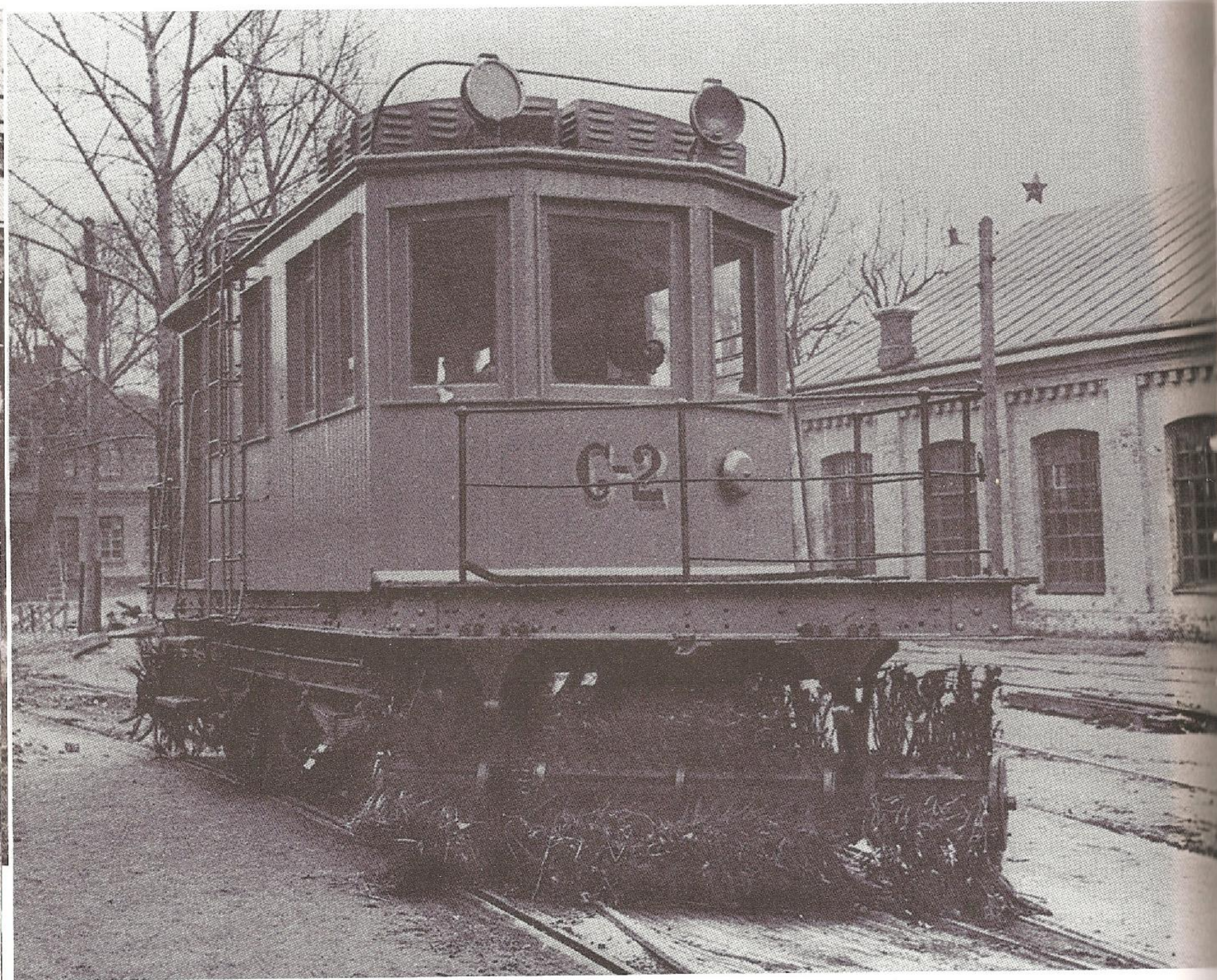
1981 г., май

Трамвайный
электровоз ЭЛ-1
на ходящем депо
им. Шевченко во
время погрузки двух
троллейбусов
Škoda 14Tr0



Грузовоз № 117, построенный КТЗ на основе вагона серии 700 с жесткой базой

1932 г.

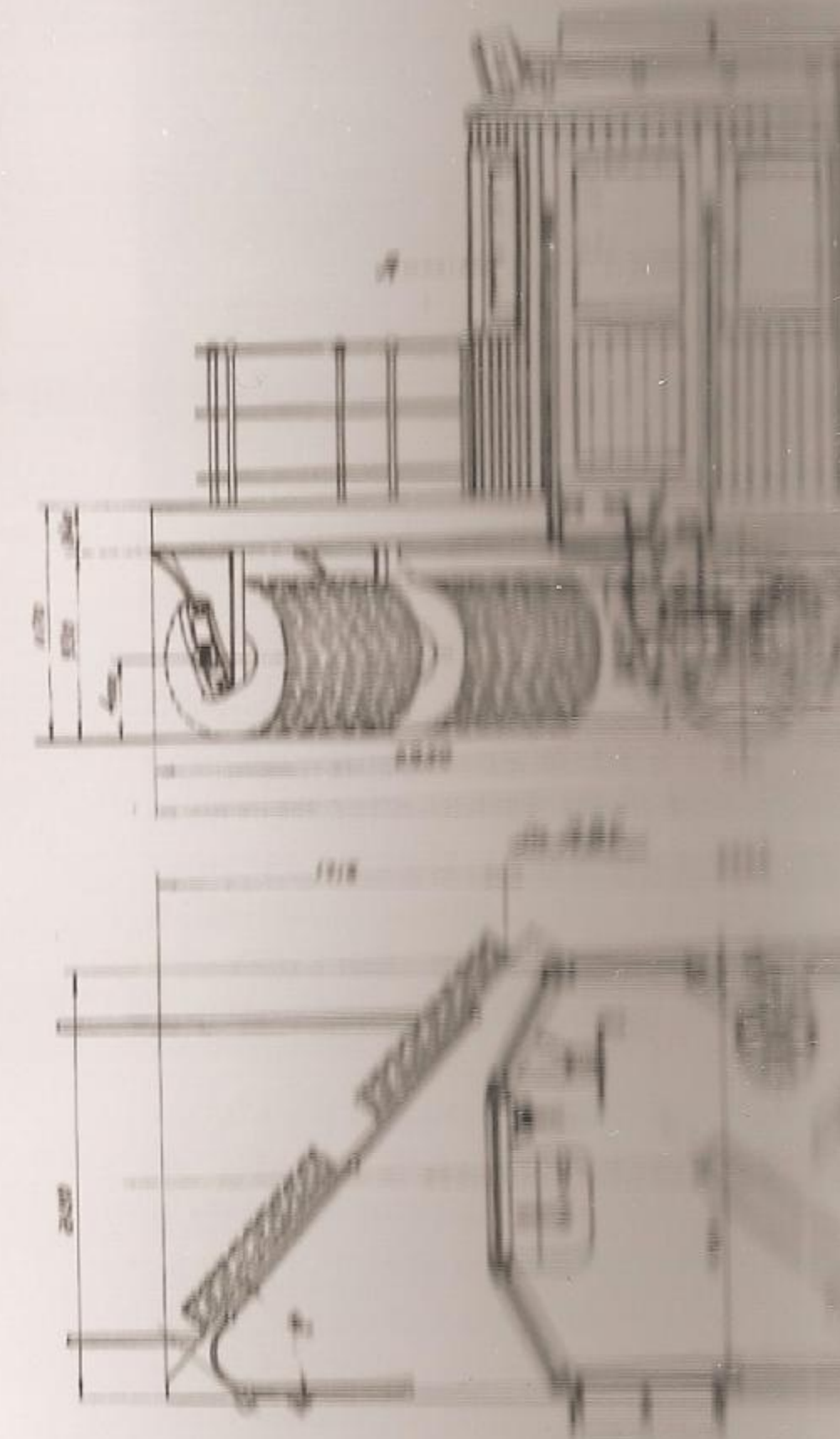


Щеточный снегоочиститель С-2 образца 1926 г.

1934 г.

Щеточный снегоочиститель
С-01 конструкции ИИИ.
Известно эта модель
строилась заводами старыми
для некоторых городов СССР

Штудийный проект Снегоочистителя С-01	
Проект 1934 года	
Конструктор: ИИИ	Исполнитель: ИИИ
Параллельно: ИИИ	Параллельно: ИИИ
Масштаб: 1:10	Масштаб: 1:10
Лист 1	Лист 1



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1934 г.

Щеточный снегоочиститель
С-01 конструкции КТЗ.
Именно эта модель
строилась заводом серийно
для некоторых городов СССР

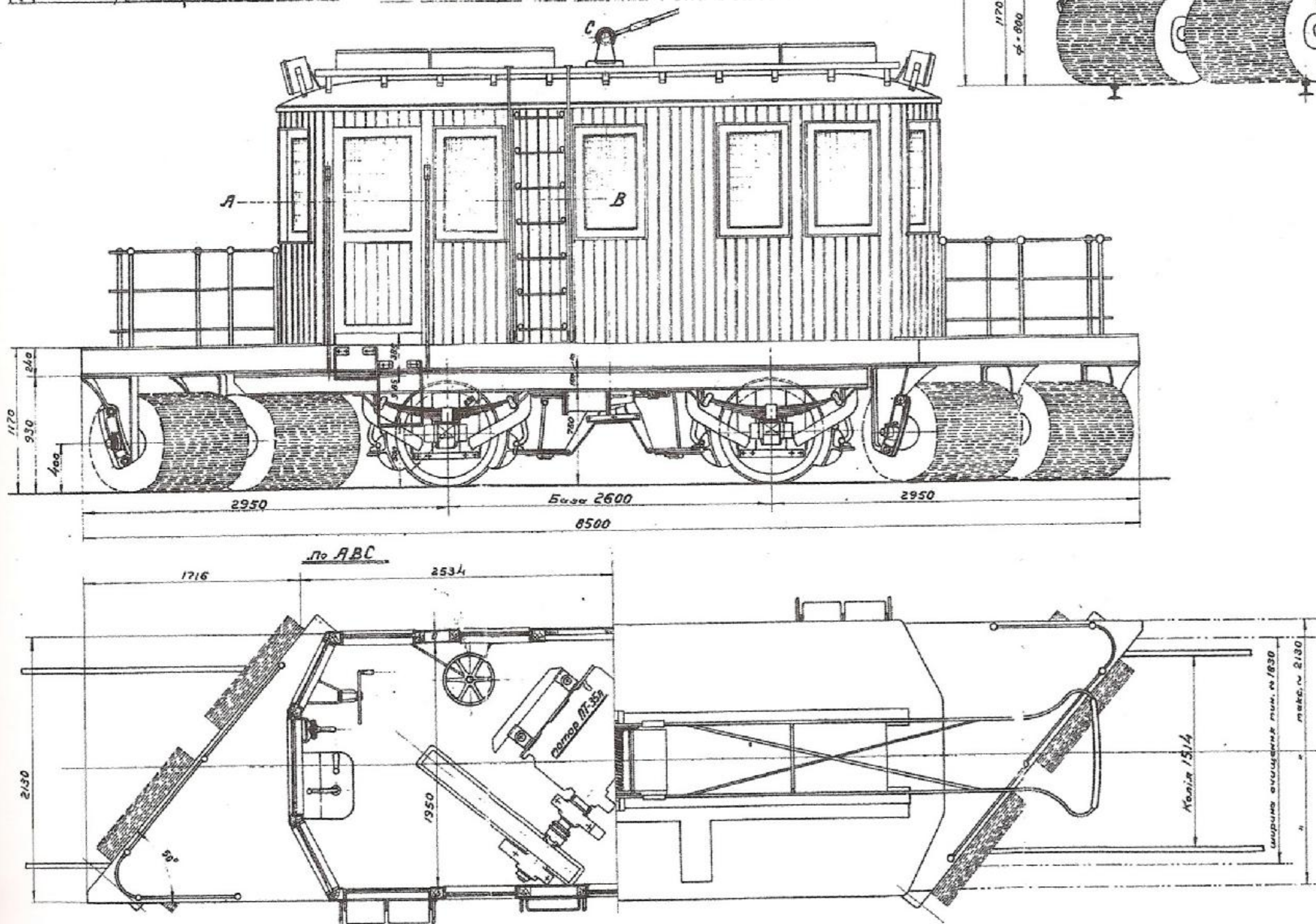
Шкіцєвий проект снігоочистія „С-01“
Моделі 1934 року

Констр. <i>В.В.В.</i>	Трамвайний завод ім. Ізяславського
Перевір. <i>В.В.В.</i>	Технічне бюро
Копієв. <i>В.В.В.</i>	
Зав. Т.Б.	
Год. 1 жовт.	

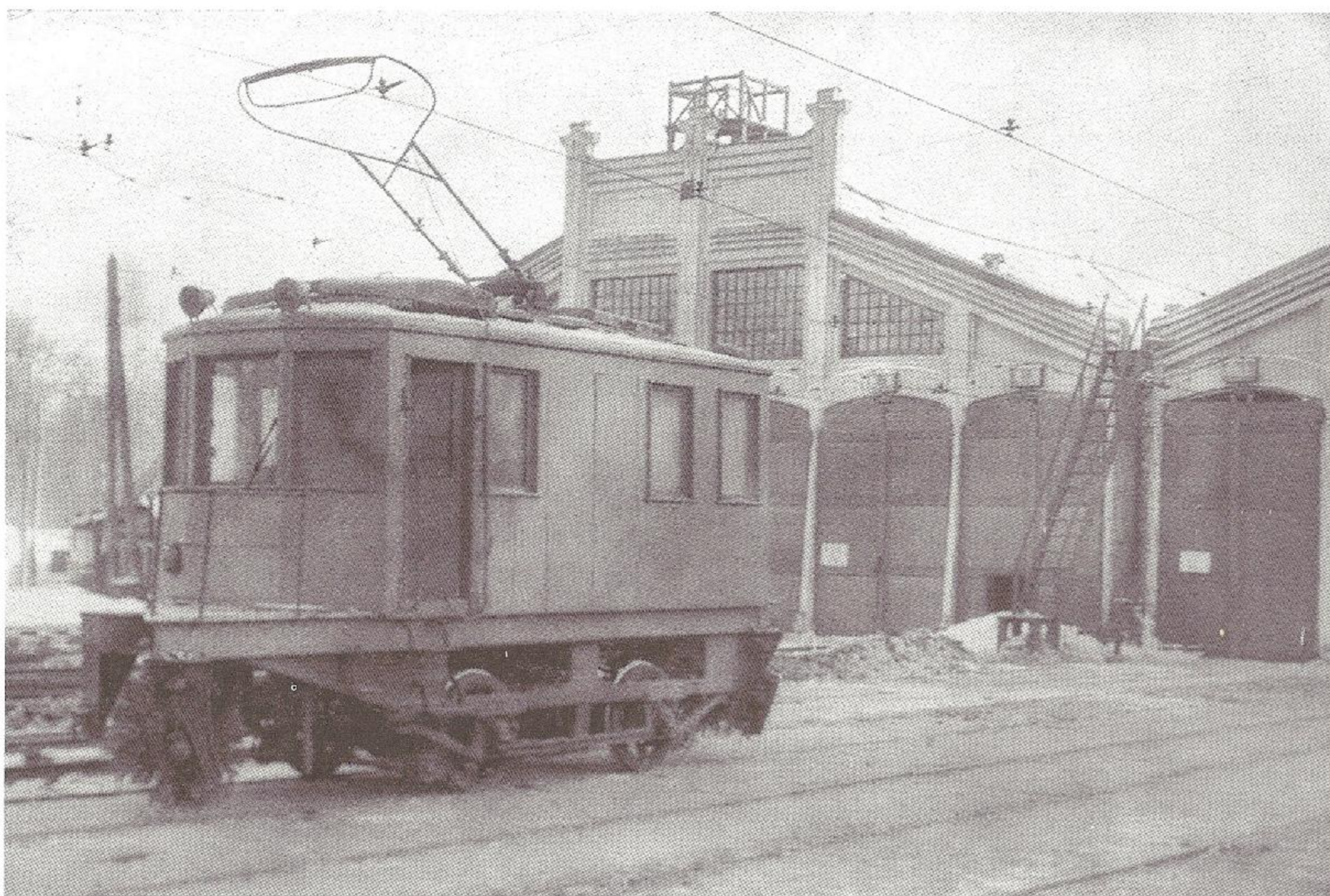
1-10

Примітка:

1. Тягові та барабанні мотори типу ПТ-35А потужністю 40 кВ; 580 об/р. в мин.
2. Кількість оборотів моторн. карданого вала - 150
" " передаточного " - 382,5
" " щеточного барабана 392
3. Передача ланцюгом „Голя“ шаг = 50,8 мм
трибу $Z = 32 + 14$; $Z = 16 + 14$;
4. Гальмо пневматичне (прямодіюче) та механічне на 8 колодок. Підвіска гальм на рамі.
5. Букса з ковзними бабітовими підшипниками
6. Вісь стандартна $\phi = 120$ мм; шийка $\phi = 95$ мм
7. Колесні центри чавунні $\phi = 690$ мм діаметр катання $\phi = 830$ мм



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Первый снегоочиститель (С-1) КТЗ построил в конце 1925 года. Основой проекта послужили ленинградские снегоочистители системы Морнани завода «Красный путиловец». Спустя год появился С-2, конструкция которого претерпела ряд улучшений, учитывая опыт зимней эксплуатации.

Рама снегоочистителей киевского типа в плане представляла собой параллелограмм и покоилась на жесткой подвеске. Внутри деревянного кузова располагался трамвайный мотор мощностью 37 л. с., который посредством коренного вала и цепей Галля приводил во вращение щеточные барабаны. При работе на снежном покрове толщиной 20 см частота вращения барабана составляла 385 оборотов в минуту. Для отбрасывания мокрого снега на обочину

имелись боковые отвальные щиты. Буксы барабанов, подвешенные на тросах, перемещались по двум кронштейнам (С-1 имел три кронштейна, в связи с чем вал постоянно изгибался). Набор стальных тросов щетки крепился к деревянным вкладышам трех цилиндров диаметром 350 мм. Конструкция барабана позволяла быстро заменять вкладыши с изношенной щетиной.

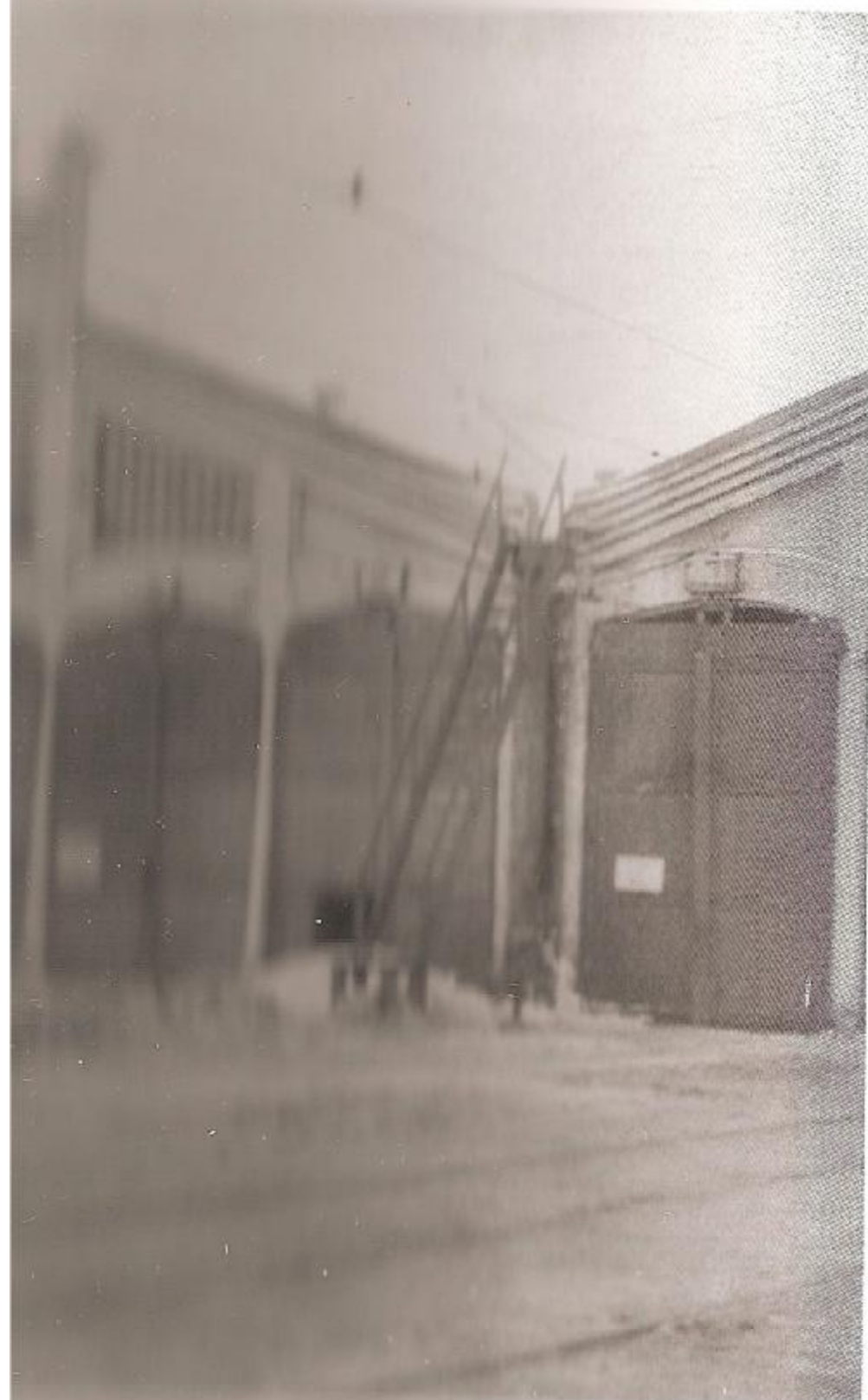
Бригада снегоочистителя состояла из трех человек. Штурвалщик, находясь на задней по ходу следования площадке, следил за очисткой полотна и регулировал положение щеток при помощи специального маховика. Электромеханик занимал среднюю часть кабины, управляя контроллером щеточного барабана и смазывая механизм передачи.

1940-е гг.

Слева: двухосный моторный электропоезд КТЗ, построенный в 1944 г. Справа — первый моторный вагон Киевского метрополитена

1950-е гг.

Слева: модернизированный моторный электропоезд КТЗ, построенный в 1944 г. Справа — первый вагон Киевского метрополитена



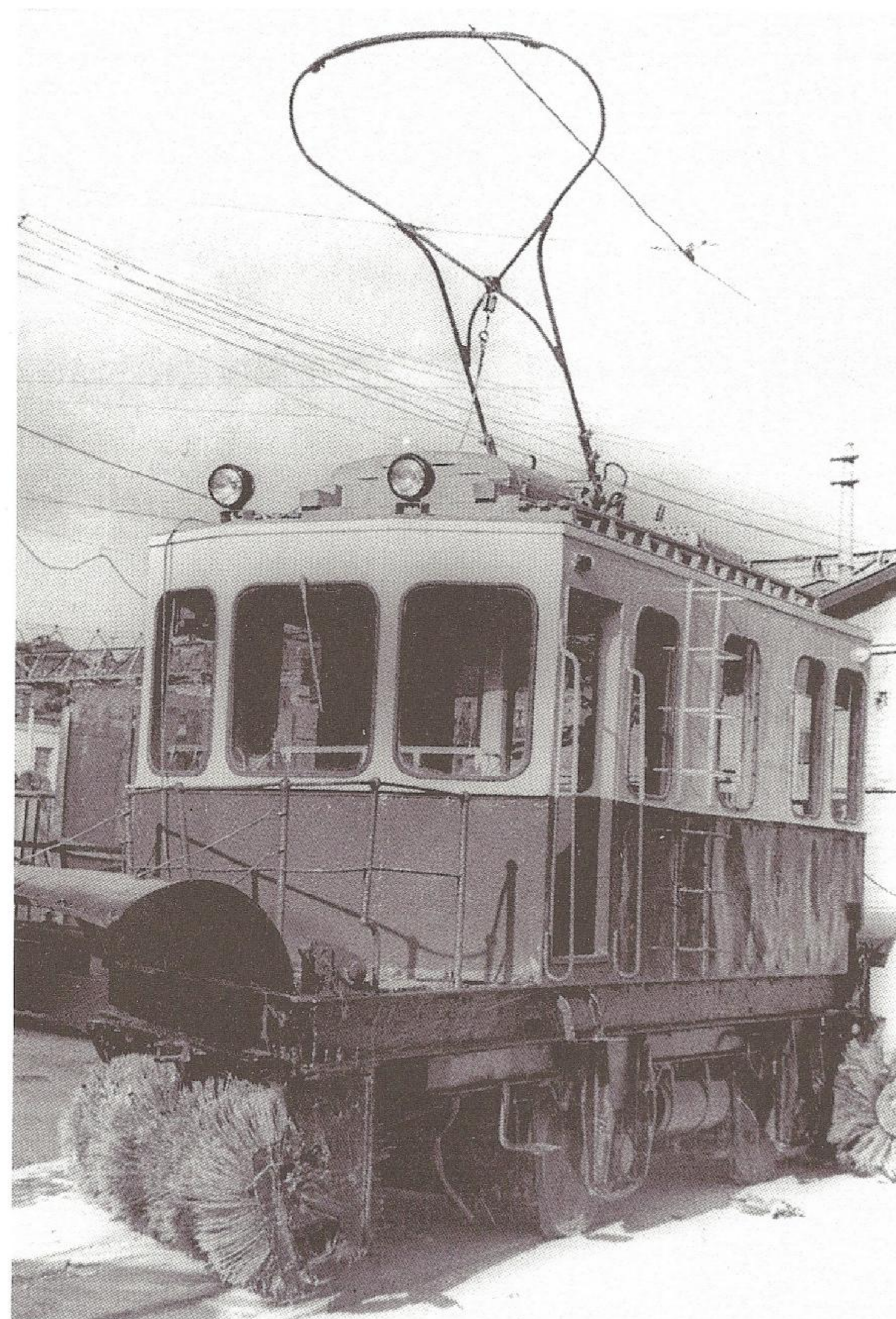
Включая стальные шты. Буксы барабана вращались на треногах, перемещались по двум рельсам (1-й имел три кронштейна, в связи с чем нагрузка на него была). Набор стальных штырей крепился к деревянным вкладышам диаметром 350 мм. Конструкция позволяла быстро заменить вкладыши с изношенными штырями.

Устройство очистителя состояло из трех человек. Назначение на задней по ходу следования, следил за очисткой полотна и за движением штырей при помощи специального механизма. Электромеханик занимал среднюю кабину, управлял контроллером штырей и главной механикой передачи.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1940-е гг.

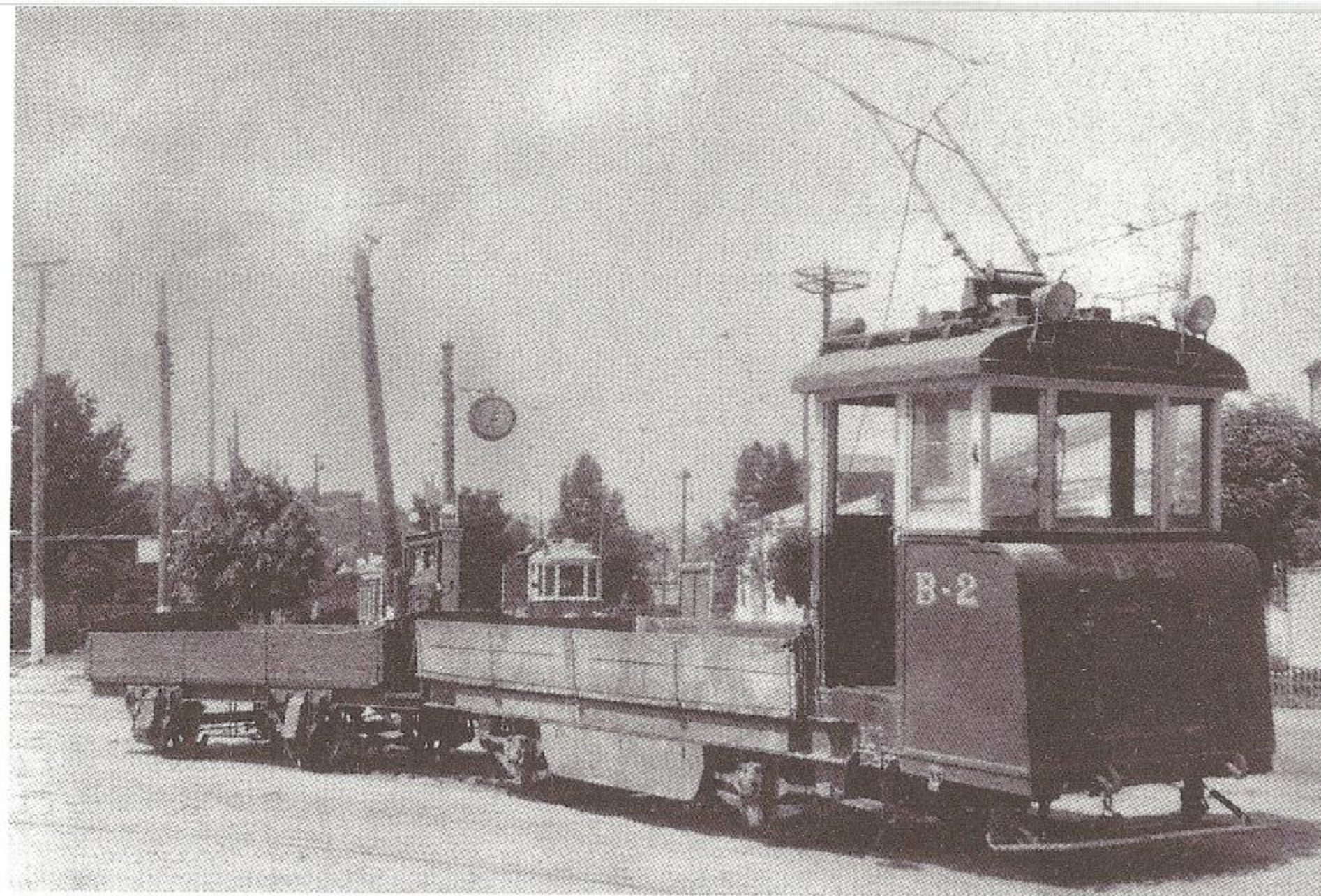
Слева: двухосный щеточный снегоочиститель С-4, построенный КТЗ в 1934 г. Позади — старый вагонный павильон Лукьяновского парка



1950-е гг.

Справа: модернизированный щеточный снегоочиститель С-1М постройки КТЗ

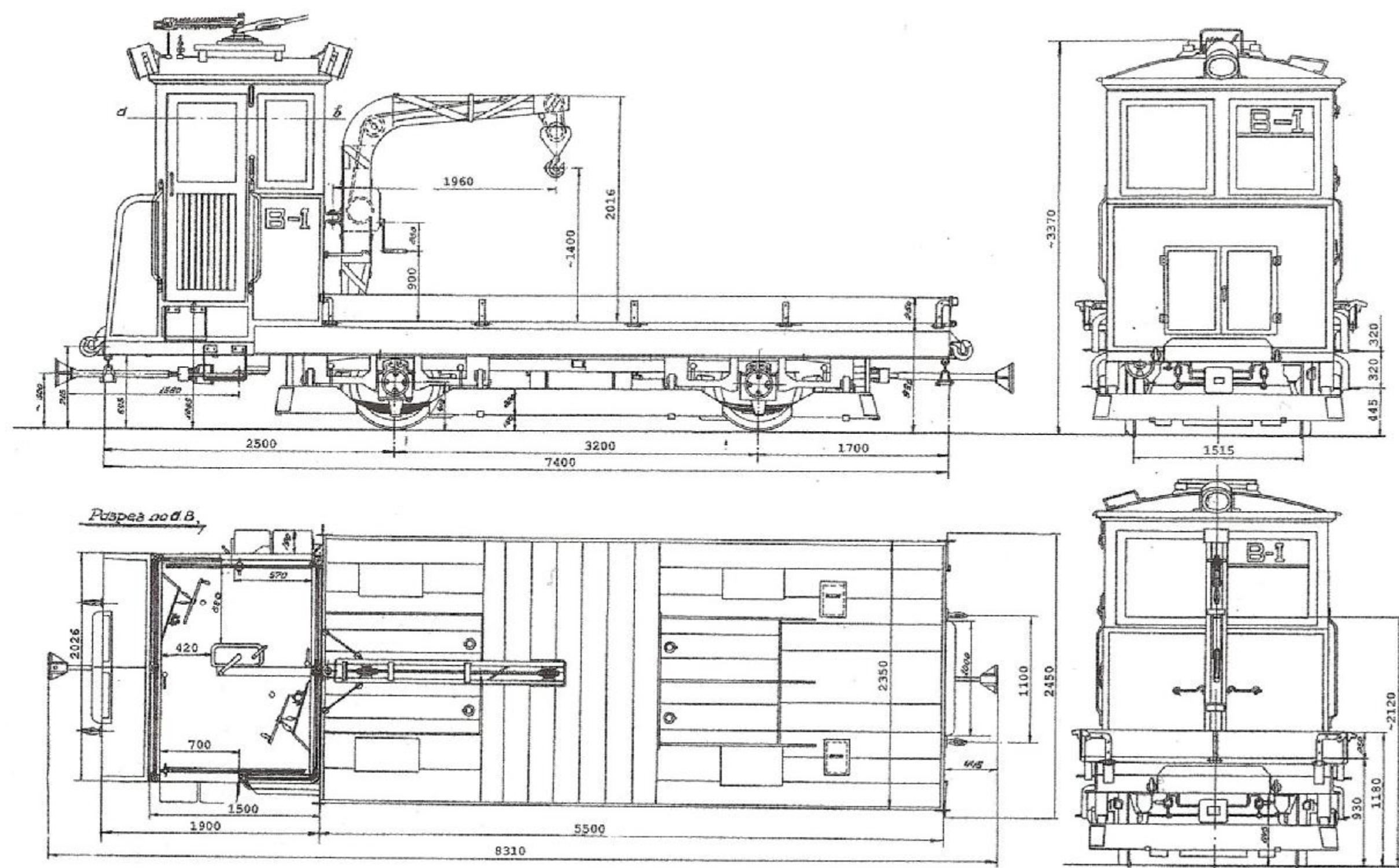
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Двухосный бестеле-
жечный грузовоз В-2 1935
года выпуска с платформой

1934 г.

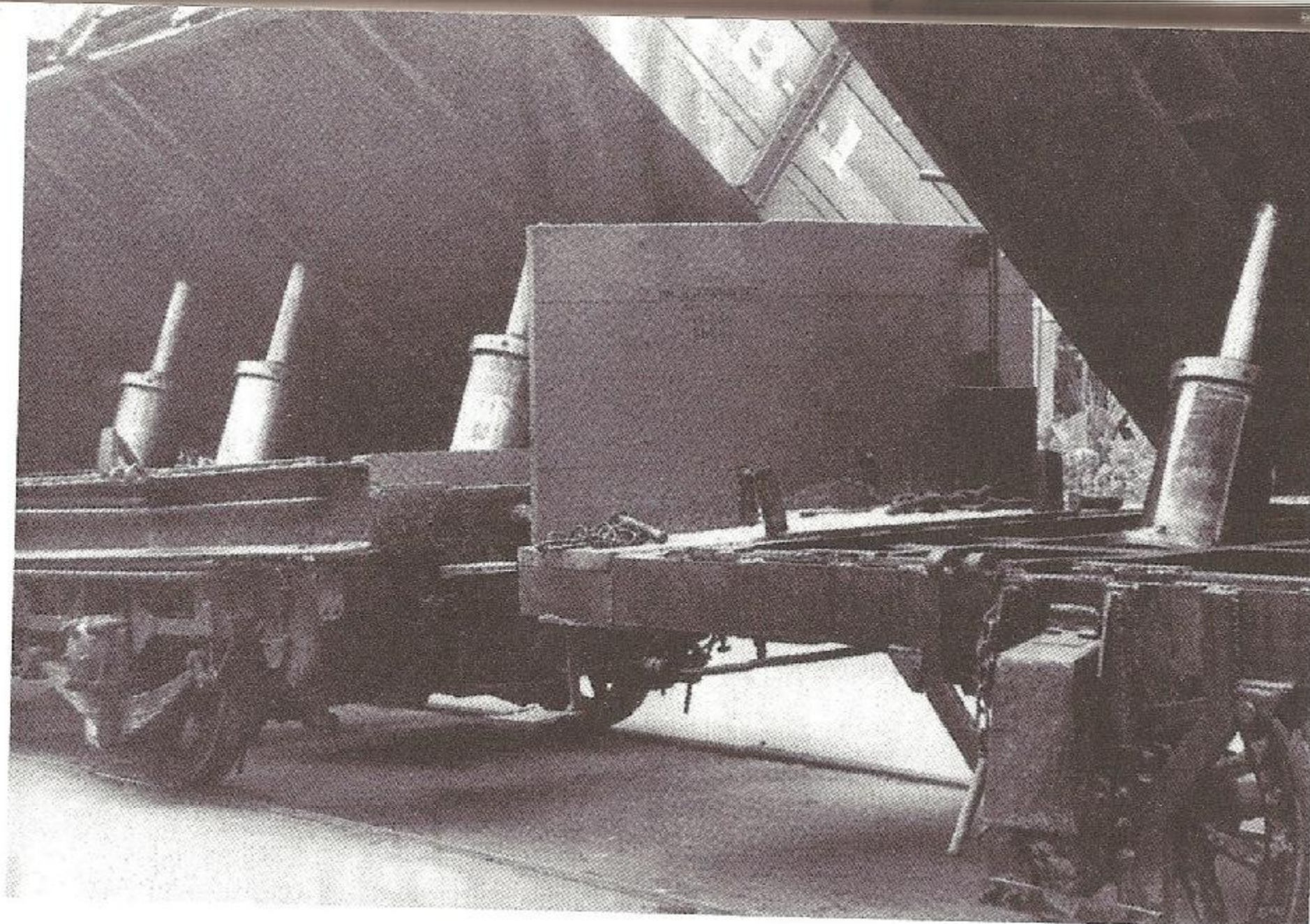
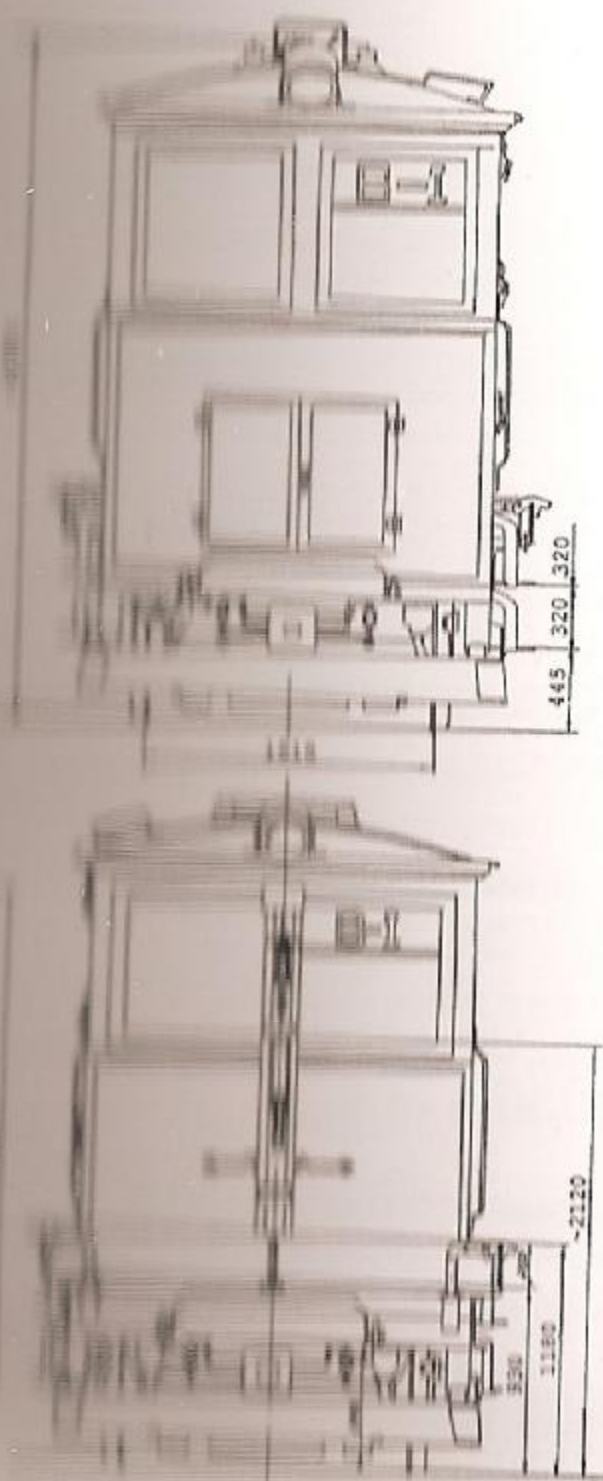
Проект одноконтрол-
лерного 10-тонного
грузовоза В-1



Двухосный бестеле-
жечный грузовоз В-2 1935
года выпуска с платформой

1934 г.

Проект одноконтрол-
лерного 10-тонного
грузовоза В-1



Пневмоцилиндры системы
опрокидывания кузова,
установленные на грузовозе В-1 и
платформе П-24 в 1952 году

1960-е гг.

Работы по восстановлению
трампарка им. Красина после
Куруневской трагедии





1950-е гг.

Поливомоечный агрегат на
базе грузовоза В-5



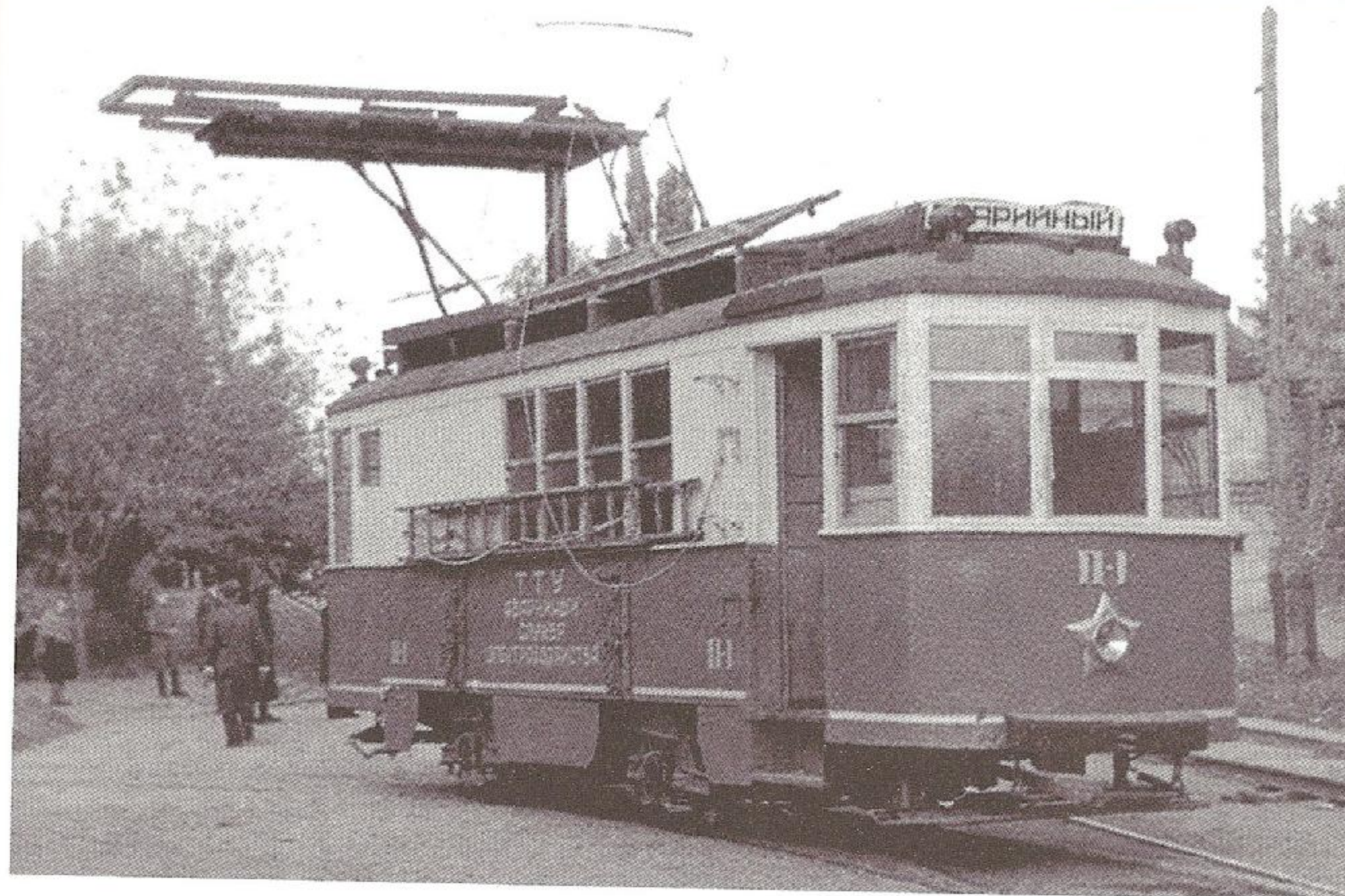
1959 г.

Снегоочиститель-
грузовоз СТ-1



1950-е гг.

Поливомоечный агрегат на
базе грузовоза В-5



Вагон-вышка П-1 для
ремонта контактной сети,
изготовленный в 1952 г.
на базе серии 821-918
(бывший пассажирский
вагон № 828)

1959 г.

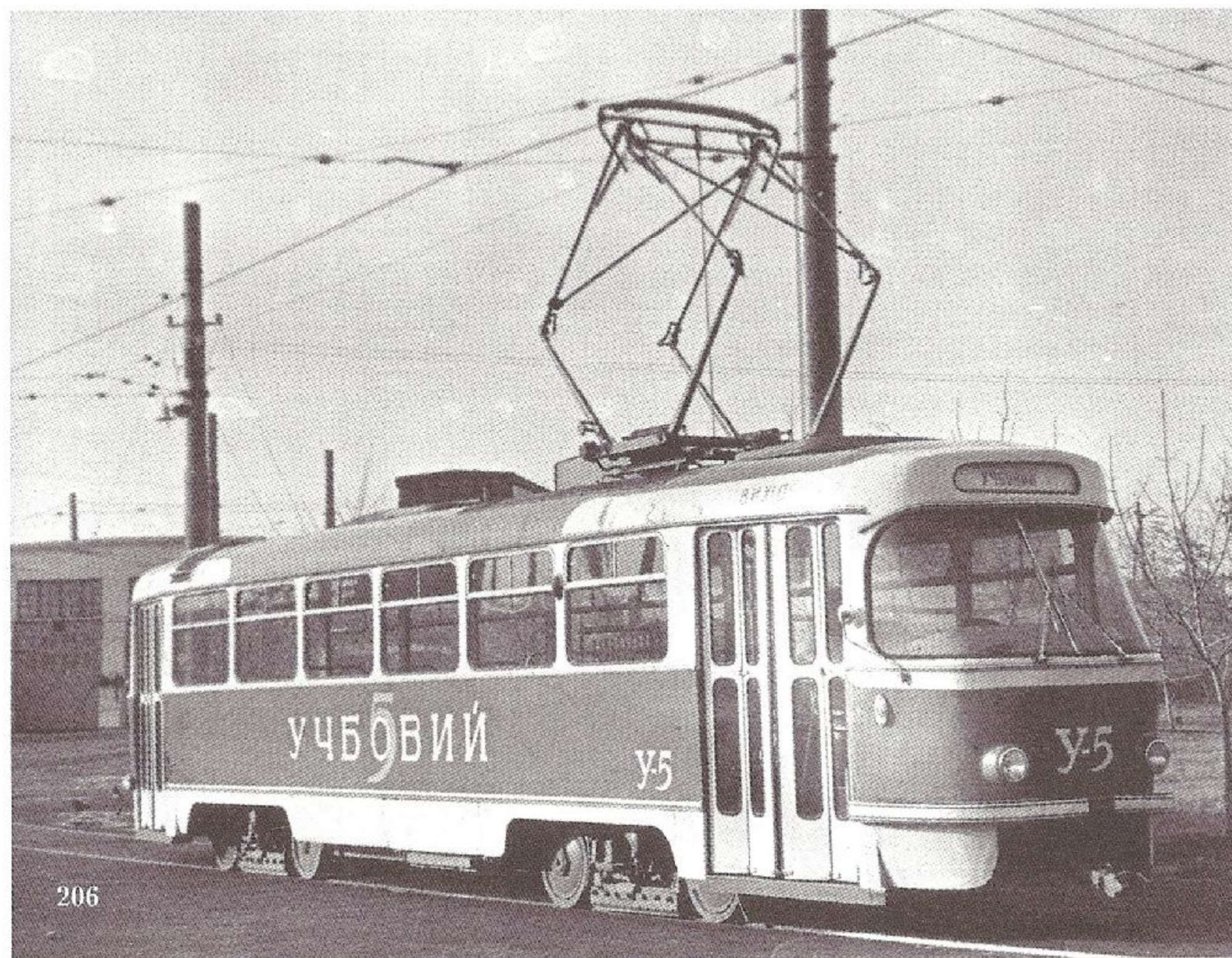
Снегоочиститель-
грузовоз СГ-1



Автомобиль ГАЗ-63 на
комбинированном ходу
для посыпки рельсов
песком и смазки контр-
рельса на кривых участках
трамвайного пути.
Изготовлен КЗЭТ в 1970
году



Двухосный вагон У-1
(учебный) изготовлен
на базе 2М в 1956 году

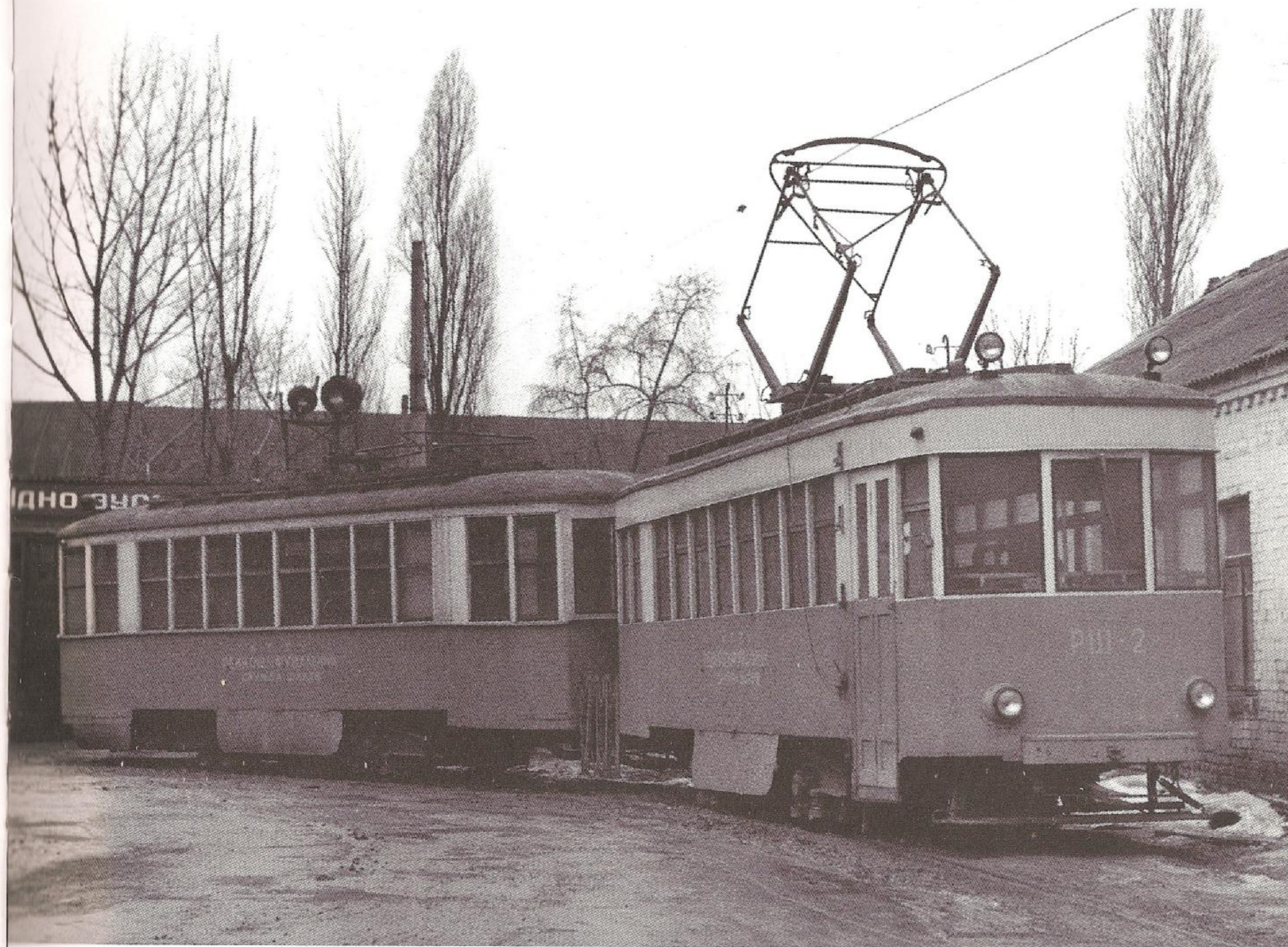


Учебный вагон
У-5 на базе Tatra
ТЗ на территории
Дарницкого
трамвайного парка



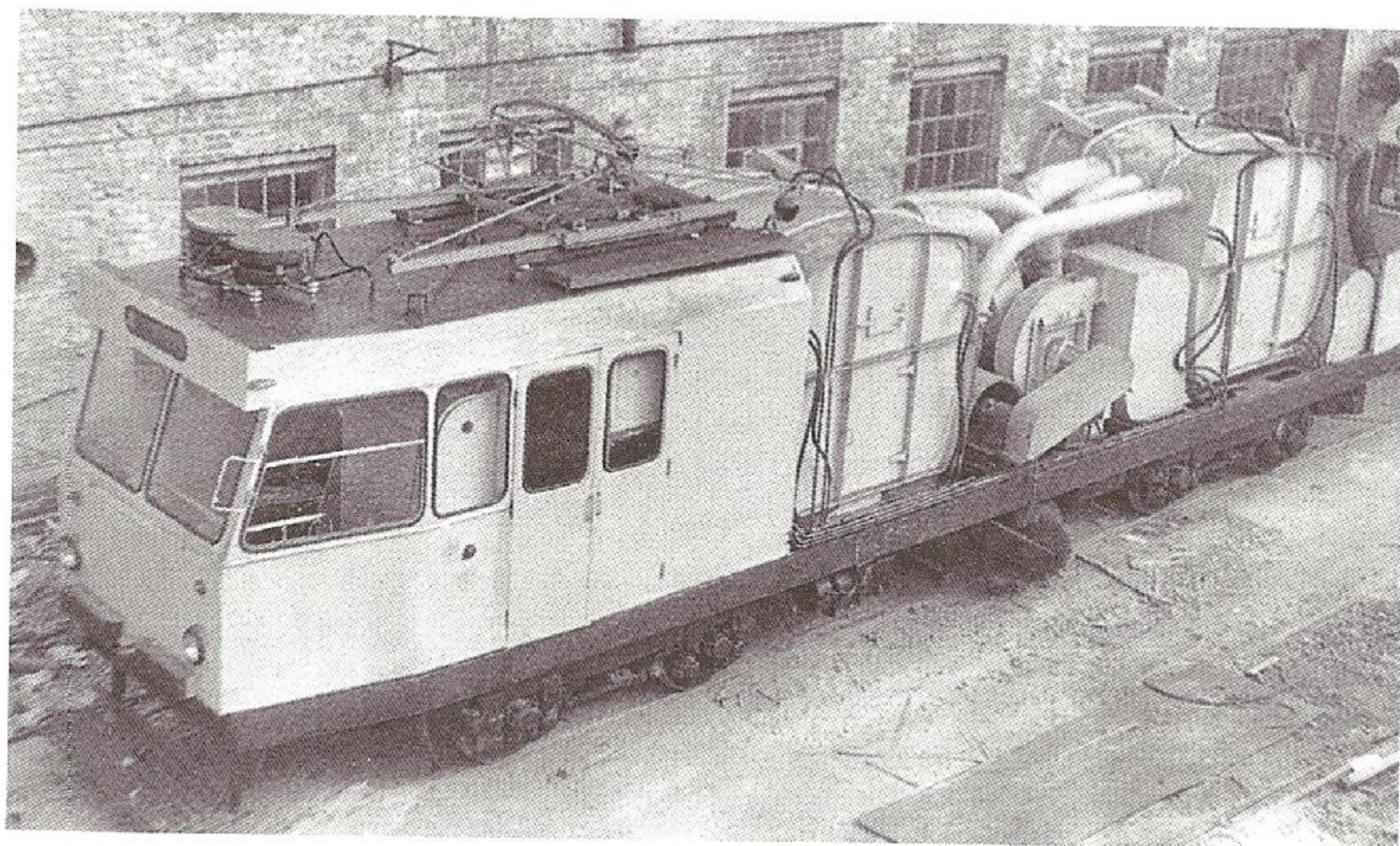
Двухосный вагон У-1
(учебный) изготовлен
на базе 2М в 1956 году

Учебный вагон
У-5 на базе Tatra
Т3 на территории
Дарницкого
трамвайного парка



Рельсошлифовальный поезд РШ-2, оборудованный на базе вагонов серии
821-918 в 1955 году

1970-е гг.



Путеуборочный вагон
ПУВ конструкции
Научно-иссле-
дательского института
коммунального
хозяйства. Построен
КЗЭТ в 1974 году



Рельсосварочный вагон
РЗВ-2, созданный в
1978 году на базе
МТВ-82 № 1553



Путеуборочный вагон
ПВВ конструкции
Научно-исследо-
вательского института
коммунального
хозяйства. Построен
КЗЭТ в 1974 году

Вспомогательный вагон
ВВВ-2, созданный в
1978 году на базе
МТВ-82 № 1553

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1977 г.

Хоппер-дозатор ХДМ-1,
построенный КЗЭТ для
службы пути Киевского
трамвайно-троллейбусного
управления



1987 г.

Вагон-вышка КСВ-1
во время пробного пуска
трамвайной линии на
Харьковский массив

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Рельсовый путь

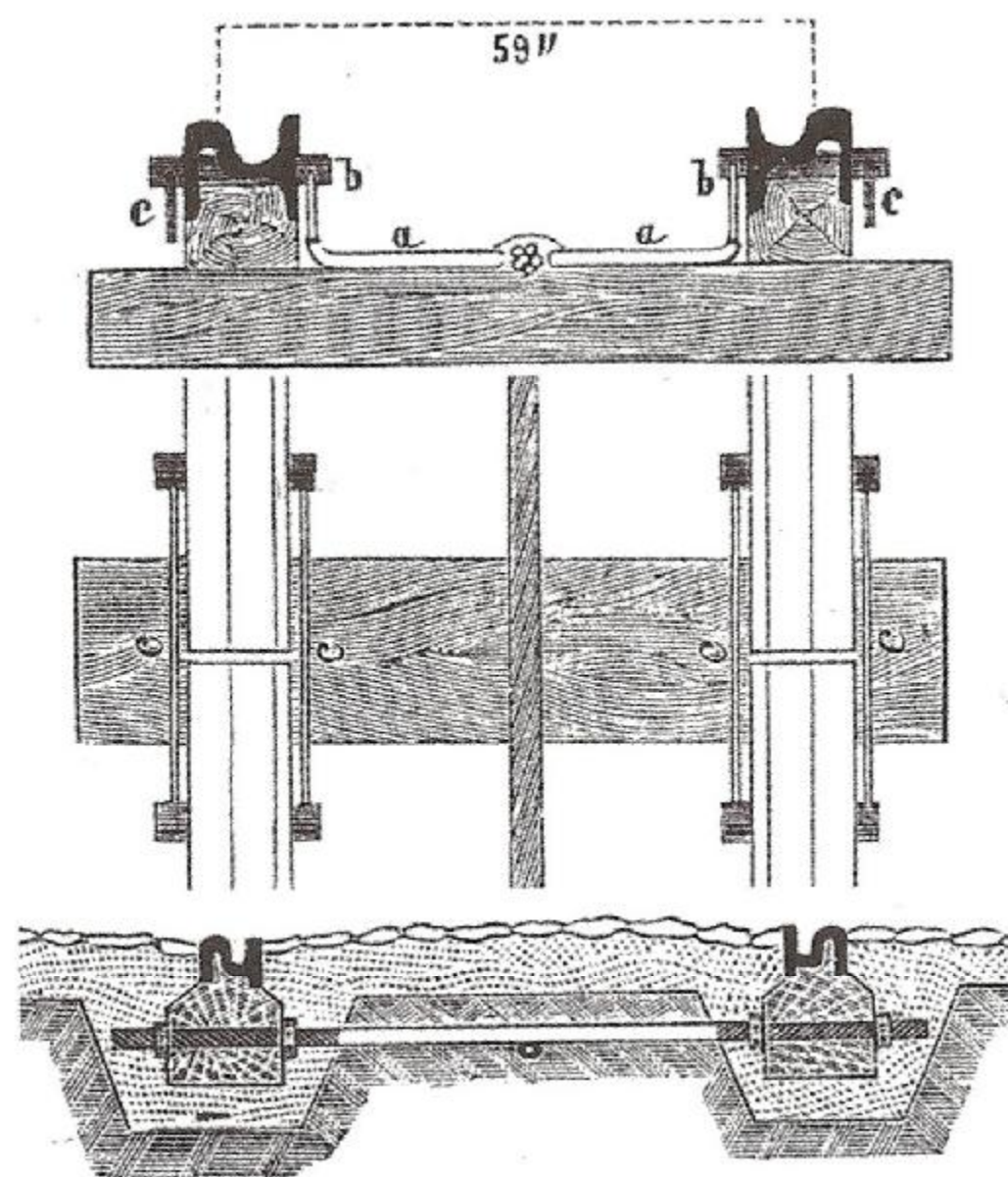
При строительстве первых линий КГЖД применялись простейшие конструкции пути. Легкие рельсы железнодорожного типа весом до 31 кг/м и деревянные шпалы с костыльным скреплением укладывались на песчаный балласт. На некоторых участках применялись также специальные бесшпалочные желобчатые рельсы на продольных деревянных брусках. Между собой брусья соединялись металлическими тягами. Расстояние между осями шпал вдоль полотна составляло один аршин (0,711 м), т.е. на 1 км приходилось 1400 шпал. Путь, как правило, мостился булыжным или колотым камнем. Ширина рельсовой колеи поначалу составляла 59 дюймов, в то время как на магистральных железных дорогах использовался стандарт в 60 дюймов. Вскоре было принято решение о постепенном уширении колеи до 1524 мм. К 1900 году колея всех линий составляла 1512 мм, а практическое завершение работ по перешивке путей киевского трамвая относится к периоду 1930-х гг.

В течение 1894–1895 гг. произошел полный отказ от конструкции пути на продольных деревянных брусках. В связи с ростом осевых нагрузок и скоростей движения в 1901–1913 гг. начинают внедряться более мощные путевые конструкции с тяжелыми рельсами на деревянных шпалах, залитых бетоном, либо на продольных бетонных полосах. В центральной части города трамвайный путь стали мостить «кубиком», или «мозаикой» (так в то время называлось мощение брусчаткой), заливая швы битумом или цементным раствором. Аналогичные конструкции использовались при ремонте путей на Крещатике, Фундуклеевской (ныне Богдана Хмельницкого), Владимирской и Прорезной улицах.

В послевоенные годы на многих участках стали использовать деревянные шпалы (в т. ч. буковые и дубовые) на песчаном балласте, покрытия булыжным или колотым камнем. Рельсы были желобчатого и железнодорожного типов (весом 60 и 43 кг/м соответственно). Первые опыты внедрения автоматических стрелочных переводов относятся к 1930-м

годам. В наше время, с момента появления вагонов Tatra, управление стрелками осуществляется при помощи специальной кнопки на пульте кабины водителя.

Ныне широкое распространение получило устройство пути на щебеночном балласте с дорожным покрытием из железобетонных плит. На трассах скоростного движения используются рельсы Р-65, которые при помощи электросварки соединяются между собой в длинные бесстыковые плиты, равные длине перегона. Струнобетонные шпалы имеют упругое промежуточное скрепление при помощи клемм. Некоторые участки уложены на совмещенном плитном основании с применением бесшпальных рельсов. Ширина колеи киевского трамвая стандартная – 1524 мм.



Варианты устройства рельсового полотна Александровской (сверху) и Никольской линий КГЖД

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

[illegible]

Страница из альбома «Мистерия на 111
составленного профессором Иосифом
И. А. Киреевко в 1927 году»

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИША

ПОПЕРЕЧНЫЕ ПРОФИЛИ НЕКОТОРЫХ УЛИЦ Г. КИЕВА КРЕЩАТИК (ТЕПЕРЬ УЛ. ВОРОВСКОГО)

Лист II

В г. Киеве для покрытия улиц применены следующие типы дорожных одежд: булыжная, брусчатая, мозаичная и асфальтовая.
1. Булыжная мостовая, сделанная на песчаном основании. Слой камня 4" (10 см). Слой песка 4" (10 см).
Этот тип одежды применен для заощащения скрепи, второстепенных и некоторых главных улиц в местах с крутыми подъемами. На некоторых улицах применены рядовая мостовая, которая представляет из себя более совершенный тип булыжной мостовой: камни уложены с прищипкой и видя более или менее правильных параллельных рядов или кучков.
Для булыжной мостовой допущены очень большие уклоны, достигающие до 18 %.

В таблице даны уклады приведены улицы с наибольшими в г. Киеве уклонами.
Из другой таблицы видно, что булыжная мостовая в Киеве покрывает площадь улиц в 10 раз больше, чем брусчатая и мозаичная мостовые вместе.

II. Брусчатая и мозаичная мостовые

известны в Киеве под именами каменных мостовых. Применены для мощения главных улиц города. Некоторые из площадей покрыты также брусчатой мостовой. Для этих одежд применены для типа оснований: бетонное и песчаное бетонное основание из гранитного и известнякового щебня. Состав бетона по прочности 1:2:4.

Сверху бетона слой цементного раствора (1:2) или песка толщиной 2 см.

Заполнение швов при бетонном основании цементным раствором (1:2). А на некоторых улицах покрытие при песчаном основании швы заполнены песком.

Планировка улиц г. Киева с применением новых типов дорожных одежд: брусчатой и мозаичной произведена в период 1909-1911 гг. Максимальные уклоны для этих одежд приняты вольше, для мозаичной мостовой до 6% (Тимофеевская ул.) и даже 7,4% (Прорезная возле Владимирской).

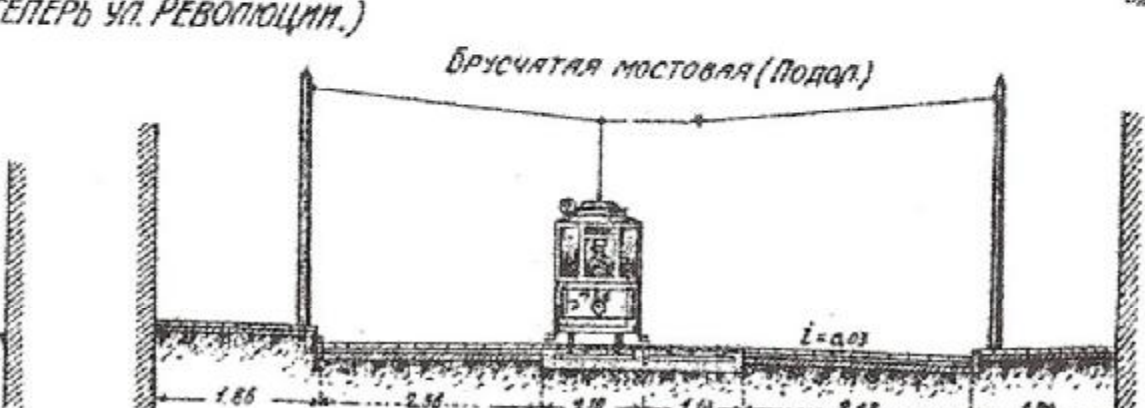
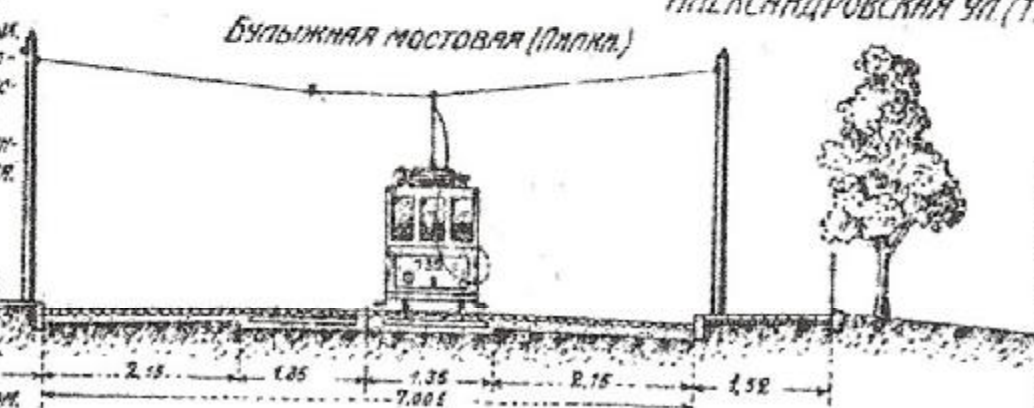
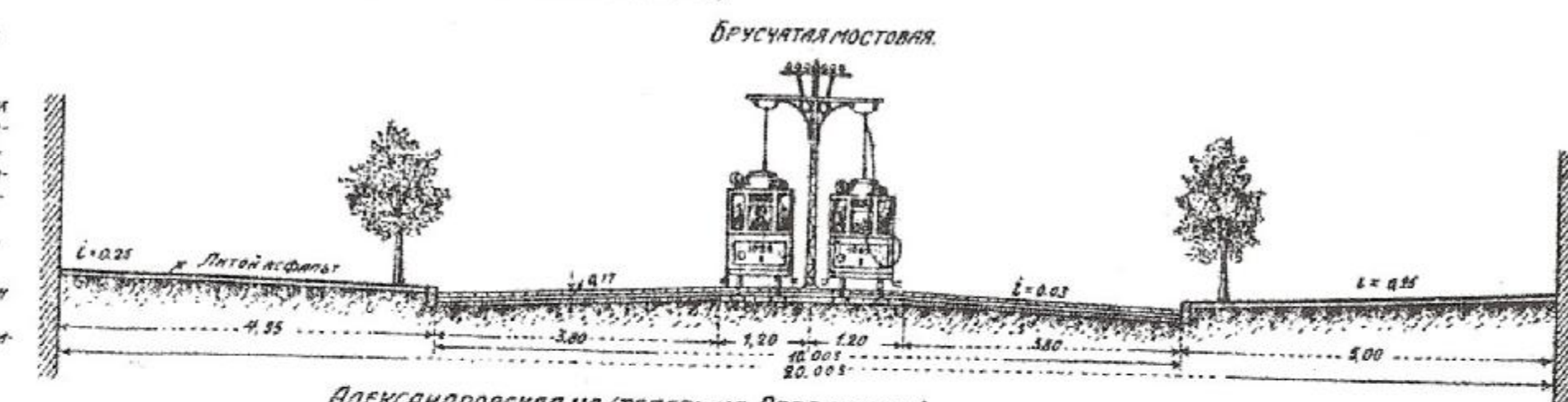
Викисхизов, чтобы создать необходимость при полной тяжести шероховатости, так как езда была почти невозможна. На брусчатой мостовой допущены максимальные уклоны 7%. На Прорезной возле Владимирской (теперь ул. Карпенко) допущен уклон 8% по ввиду трудности езды пришлось сделать протезы-настилы швов.

Брусчатая и мозаичная мостовые не в состоянии выдержать в настоящее время еще не ремонтировались и находятся в вполне удовлетворительном состоянии, исключая Крещатику (теперь ул. Воровского), где в некоторых местах брусчатая одежда сильно обветшалась, благодаря частому грузовому движению.

На брусчатой и мозаичной одежде сделанные на песчаном основании находятся в неудовлетворительном состоянии, не смотря на неоднократное капитальное переустройство.

Таблица (по данным памятника)

Общая площадь покрытия	1612554 кв. м
Брусчатая и мозаичная	112426,75 кв. м
Булыжная	1507128 кв. м
Брусчатая и мозаичная	165748,51 кв. м
Булыжная	635379,74 кв. м
Асфальт и бетон	148548,36 кв. м
Резиновые покрытия	788+23,83 кв. м
Стекло и линолеум	653749,67 кв. м



III. Асфальтовая мостовая. Опытный участок из литого сызранского асфальта сделан в 1914 году на Дмитревской улице в пределах Еврейского базара. Работы произведены глубокой осенью, когда уже по времени морозы. Приходилось основание отогревать горячим песком. Несмотря на это безостановочно, на байки грузовой проезд (потом грузов на Подол) и на мелкие подковы лошадей, этот участок сохранился без ремонта 9 лет (до 1923 года). В 1923 году был сделан ямочный ремонт и мостовая лежит и по настоящее время и находится в хорошем состоянии.

Таблица наибольших уклонов (или на некоторых улицах, по данным памятника)

Путь	Уклон	Тип дорожного покрытия
Киевская улица	12%	Булыжная
Револьюционная	11%	Булыжная
Богдана Хмельницкого	12%	"
Дмитревская ул. (Богдана)	12%	"
Институтская	12%	"
Потемкинская	12%	"
Бессарабская	12%	"
Прорезная	12%	"
Тарасовская	12%	"

Страница из альбома «Материалы для проектирования дорог», составленного профессором Киевского политехнического института И. А. Киреевко в 1927 году

Контактная сеть и электроснабжение

Одновременно с введением новых трамвайных линий совершенствовались инженерные сооружения города: прокладывались канализация, водопровод. Первые участки электрического освещения улиц и домов тоже пролегали именно там, где ходил трамвай: электрические фонари и часы стали обязательным элементом новых оборудуемых линий. В зависимости от места прокладки рельсового пути (по бокам тротуаров или посередине улиц), бронзово-кремниевый контактный провод подвешивался либо на односторонних металлических кронштейнах одиночных деревянных опор, либо крепился к стальному оцинкованному семижильному тросу, перекинутому поперек дороги между опорами. На разъездах использовались такие же опоры, но с двухсторонними кронштейнами. На фарфоровых изоляторах вдоль пути подвешивался питающий медный кабель. Между рельсами одного пути укладывался оголенный кабель отрицательного потенциала из луженой меди. Такие провода соединялись с отсасывающей системой электростанции. К моменту ввода в действие электрического трамвая возле Почтовой площади была построена временная электростанция с двумя агрегатами, состоящими из газового двигателя мощностью 60 л. с. и динамо-машины мощностью 30 кВт. Последней едва хватало для питания 4–5 моторных вагонов. В 1893 году из первых шести моторных единиц Александровского трампарка четыре эксплуатировались на Александровской линии, один вагон – на Печерской, и еще один постоянно находился в резерве. Ввод новой Центральной электростанции КГЖД, оснащенной четырьмя паровыми машинами по 160 л. с. каждая и спаренными генераторами по 120 кВт, дал возможность пополнить парк новыми вагонами, следовательно, резко повысить провозную способность линий и открывать новые маршруты.

В 1901–1910 гг. интенсивное развитие киевского трамвая продолжалось: строились новые линии, вторые пути, приобретался подвижной состав, расширялись вагонные парки. На Александровском спуске рядом с существующей электростанцией была построена новая, с шестью агрегатами, состоящими

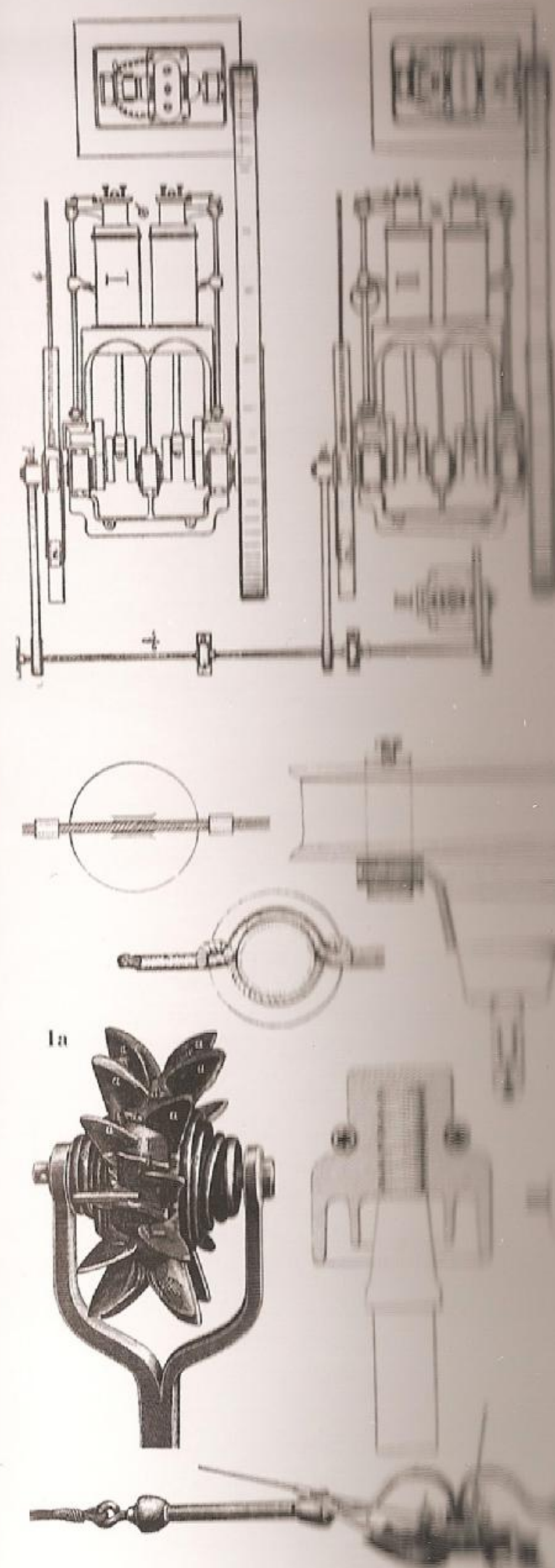
из дизеля фирмы MAN мощностью 400 л. с. и генератора АЕС мощностью 270 кВт. Это оборудование оказалось настолько надежным, что проработало безотказно в течение 50 лет. Для выравнивания напряжения при пиковых нагрузках и питания контактной сети при остановленных двигателях использовалась буферная аккумуляторная батарея. С вводом в строй в 1904 году Пушче-Водицкой электростанции с тремя дизель-генераторами была произведена электрификация самой длинной в Киеве «дачной линии». В 1911 году начала работу уже третья по счету – Лукьяновская электростанция с шестью установками.

В период с 1934 по 1935 год на подвижном составе была произведена замена штанговых (роликовых) токоприемников на дуговые (бугельного типа), а также введены новые подстанции – Боевская и Святошинская. С пуском первых централизованных тепловых и гидроэлектростанций появилась возможность расширить электрическую сеть города, так как стоимость самой электроэнергии сократилась в несколько раз. Уже в 1930-х гг. от высоковольтной линии в Киеве работало 6 ртутно-выпрямительных подстанций. В 1969 году питание киевской трамвайно-троллейбусной сети обеспечивали 45 подстанций, из них 24 были оборудованы кремниевыми выпрямителями ВАК-2000.

Сегодня в Киеве работают 92 тяговые подстанции, из которых 23 трамвайных, 25 трамвайно-троллейбусных и 44 троллейбусных. Применяется система телеуправления. Контроль за электроснабжением осуществляется из центральной энергодиспетчерской КП «Киевпастранс». Номинальное напряжение контактной сети составляет 550 В.

Вверху (на странице справа): план расположения газомоторных установок и динамо-машин первой электростанции КГЖД
На верхнем фото представлен общий вид машинного зала дизель-моторной электростанции
Внизу: элементы подвески контактной сети КГЖД образца 1892 года, а также общий вид зубчатого ролика для снятия льда с контактного провода (см. позицию 1а)
На нижнем фото – распределительная доска электростанции

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

мотора МАН мощностью 400 л. с. и генератора мощностью 970 кВт. Это оборудование было поставлено на завод, что проработало безаварийно 30 лет. Для выравнивания напряжения в контактных сетях и питания контактной сети в подвижных двигателях использовалась аккумуляторная батарея. С вводом в строй первой Киевской электростанции с тремя двигателями была проведена электрификация Киевской «дальной линии». В 1909 году уже третья по счету – Лукьяновская с шестью установками.

В 1933 по 1935 год на подвижном составе проводилась замена ртутных (роликовых) контактных на дуговые (бугельного типа) системы. Новые подстанции – Боевоборокская. С вводом первых централизованных и гидроэлектростанций появилась возможность расширить электрическую сеть города, получать самую электроэнергию из различных источников. Уже в 1930-х гг. от Киевской линии в Киеве работало 6 ртутных подстанций. В 1969 году питание троллейбусной сети обеспечивали три подстанции, на них 24 были оборудованы выпрямителями ВАР-2000.

В Киеве работают 92 типовые подстанции: 44 трамвайных, 25 трамвайно-троллейбусных и 23 троллейбусных. Применяется централизованное питание. Контроль за электроснабжением осуществляется на центральной энергоподстанции КЭП «Киевстранс». Номинальное напряжение контактной сети составляет 550 В.

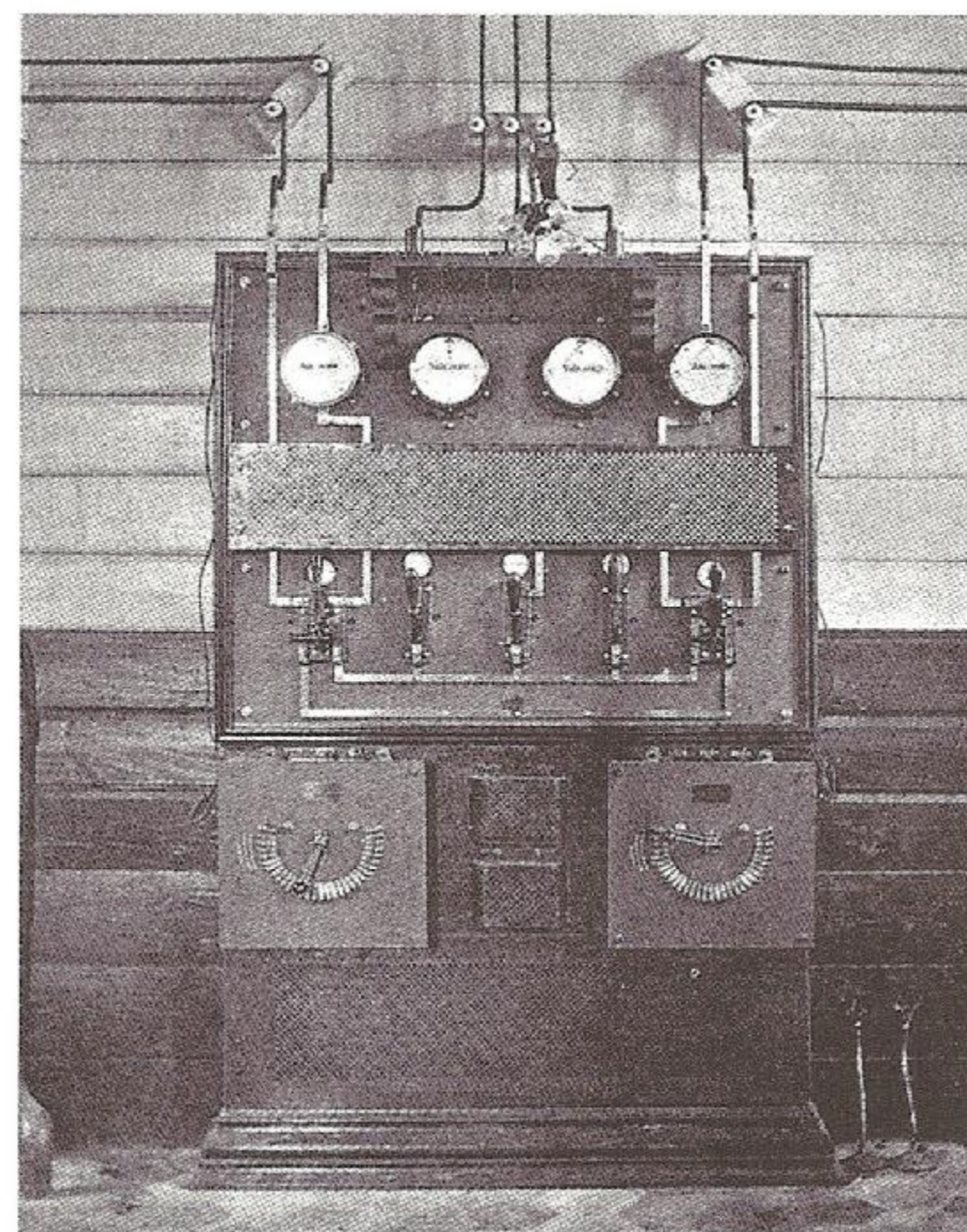
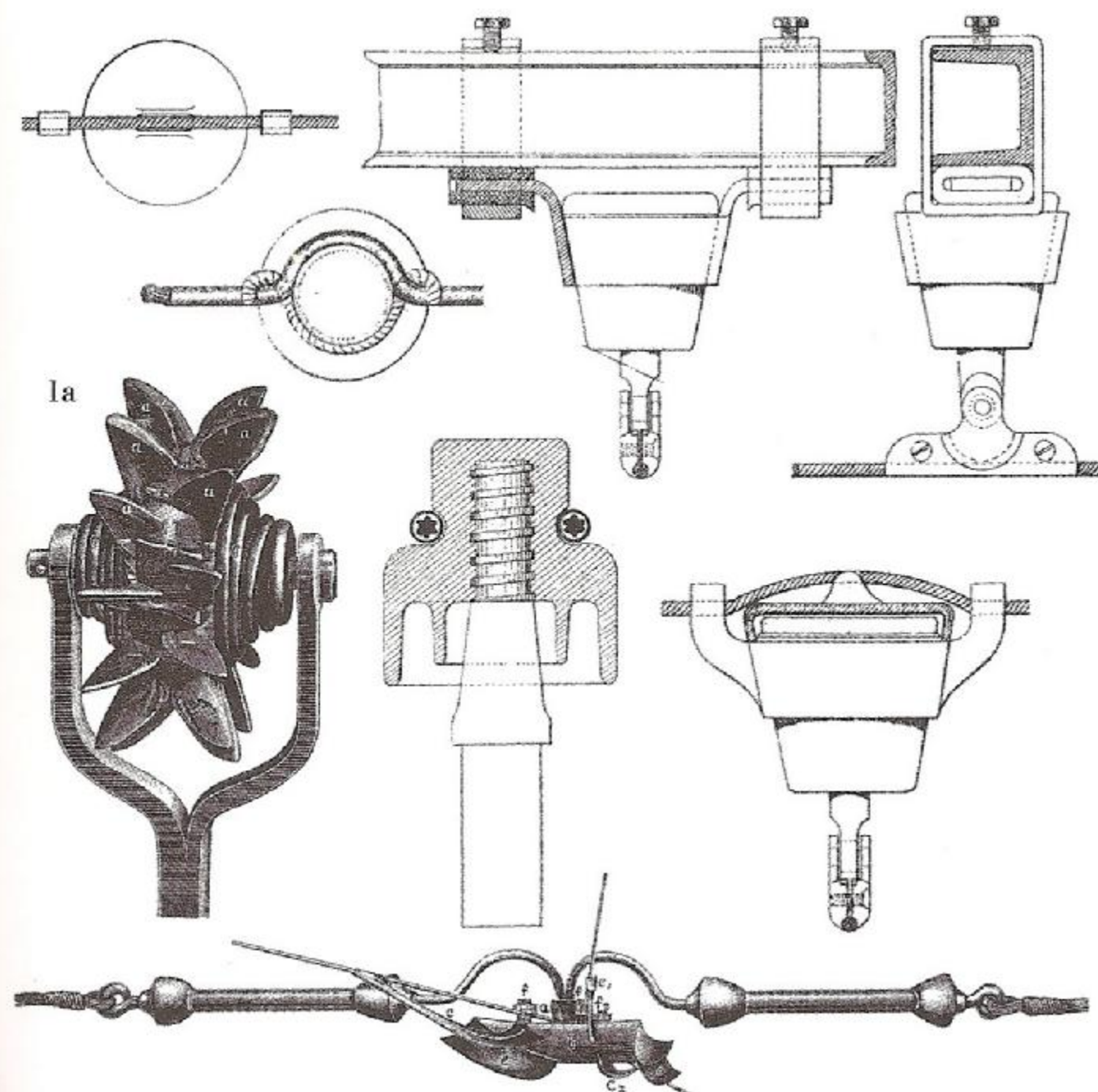
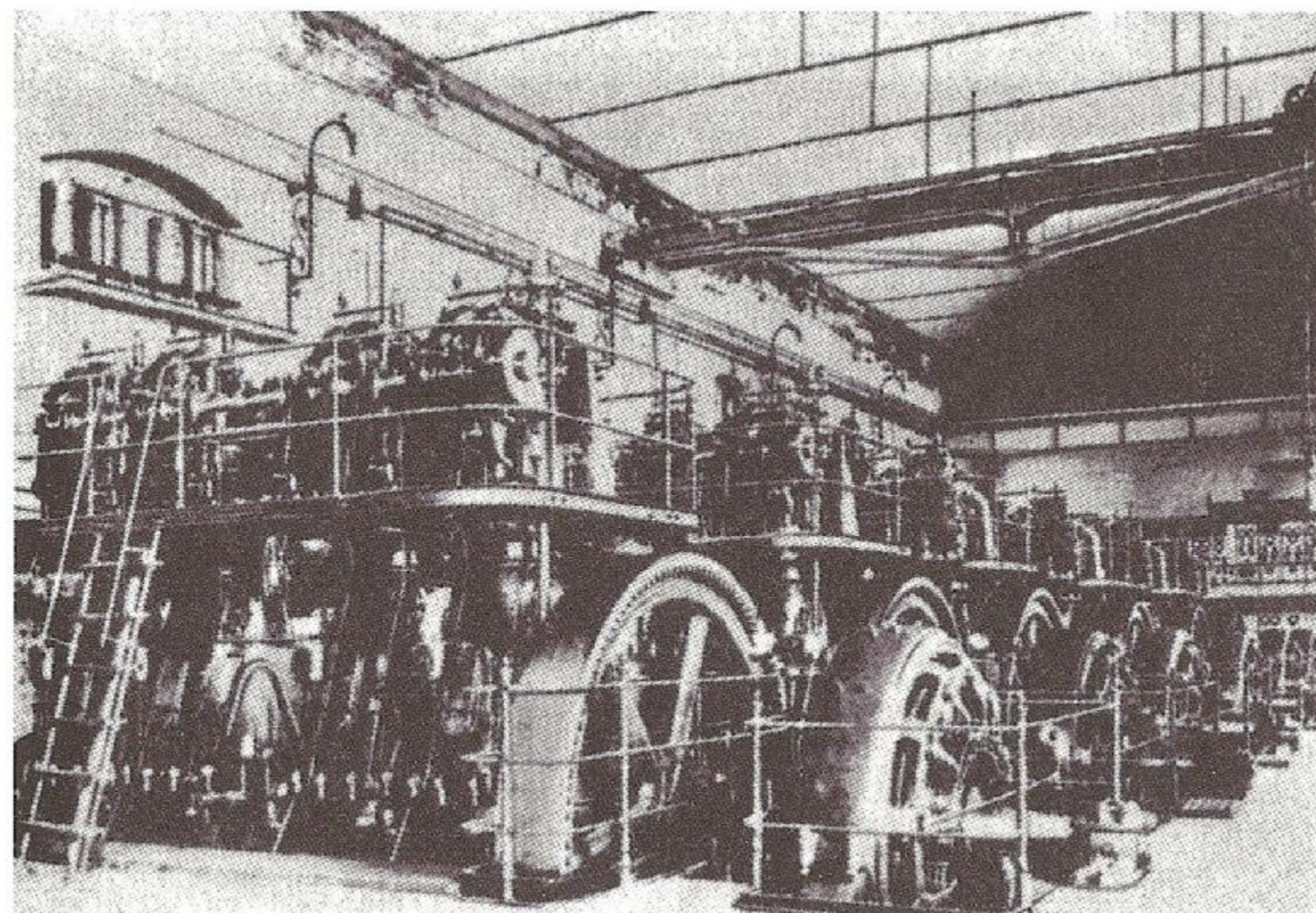
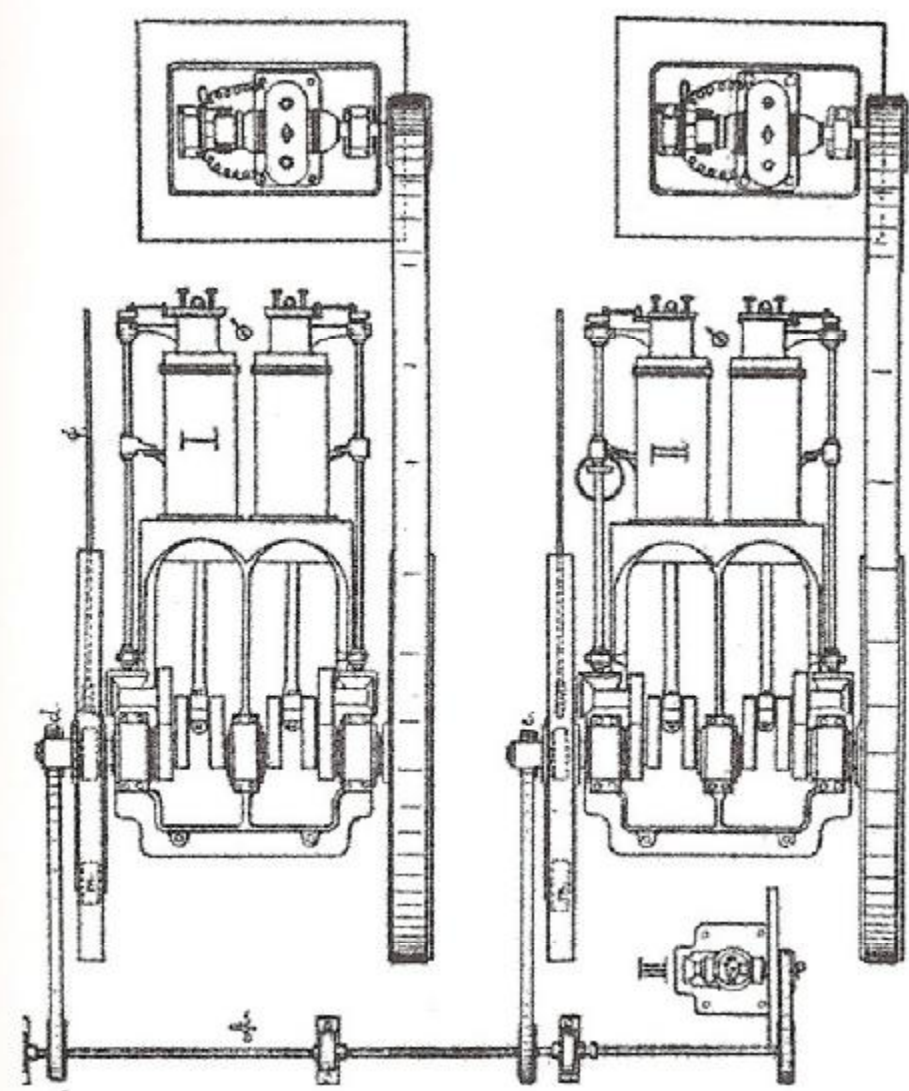
Рис. 1. План расположения газомоторных электростанций КЭПД

Рис. 2. План расположения машинного зала дизель-электростанции

Рис. 3. План расположения электростанции КЭПД образца 1892

Рис. 4. План расположения электростанции КЭПД образца 1892

Рис. 5. План расположения электростанции КЭПД образца 1892



Трамвайные парки

Постройка первых трамвайных парков велась одновременно с прокладкой линий конно-железной дороги. Поступившие в 1891 году вагоны конки изначально базировались в Троицком и Васильковском депо, каждое из которых состояло непосредственно из вагонного сарая с четырьмя боксами, а также продолговатого здания конюшни. С приходом электротяги, конюшни как правило отводились под электромеханический цех. Лукьяновский парк был введен спустя год после первых двух. Здесь, как и в Васильковском, уже имелось помещение для паровозов.

Первым парком электрического трамвая стал Александровский (находился около Почтовой площади в 1892–1910 гг.). Он состоял из павильона для отстоя вагонов с тремя смотровыми канавами, а также здания паровой электростанции. В 1903 году на месте деревянного депо было возведено капитальное здание, объединившее в себе вагонный цех и новую дизельную электростанцию. Ныне здесь размещается управление КП «Киевпастранс».

Открытие в 1894 году Кузнечного парка позволило переоборудовать Васильковский павильон исключительно для производства среднего и капитального ремонта вагонов. В 1904 году на территории Васильковского парка были организованы Главные трамвайные мастерские. Постройка новых вагонных зданий Троицкого депо осуществлялась в период с 1900 по 1906 годы, Кузнечного – в 1902 году, а Лукьяновского (куда впоследствии был передан весь подвижной состав Александровского парка) – в 1904 и 1907 годах. В течение 1909–1910 гг. по проекту архитектора К. Остроградского построена Лукьяновская дизель-моторная станция. Ныне это сооружение наряду с конторой и проходной депо является памятником промышленной архитектуры.

В начале XX века, помимо новых маршрутов в черте города, появились пригородные линии, изолированные от сети КГЖД. Святошинское и демеевское частные предприятия имели собственный подвижной состав и, соответственно, вагонные павильоны, а также мастерские.



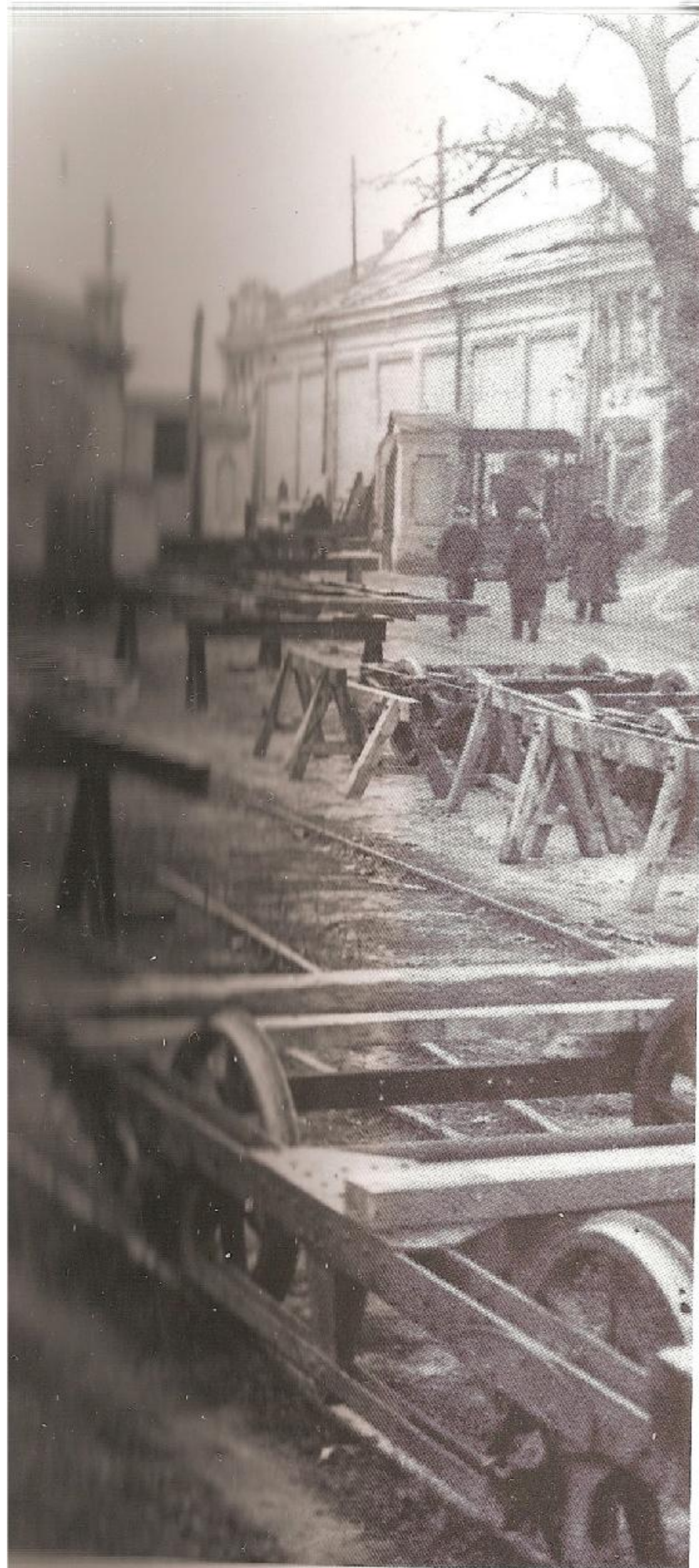




Бывший павильон Васильковского трамшарка в составе КГТМ им. Домбаля.
На переднем плане — тележки и рамы дореволюционных вагонов

1920-е гг.





1920-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



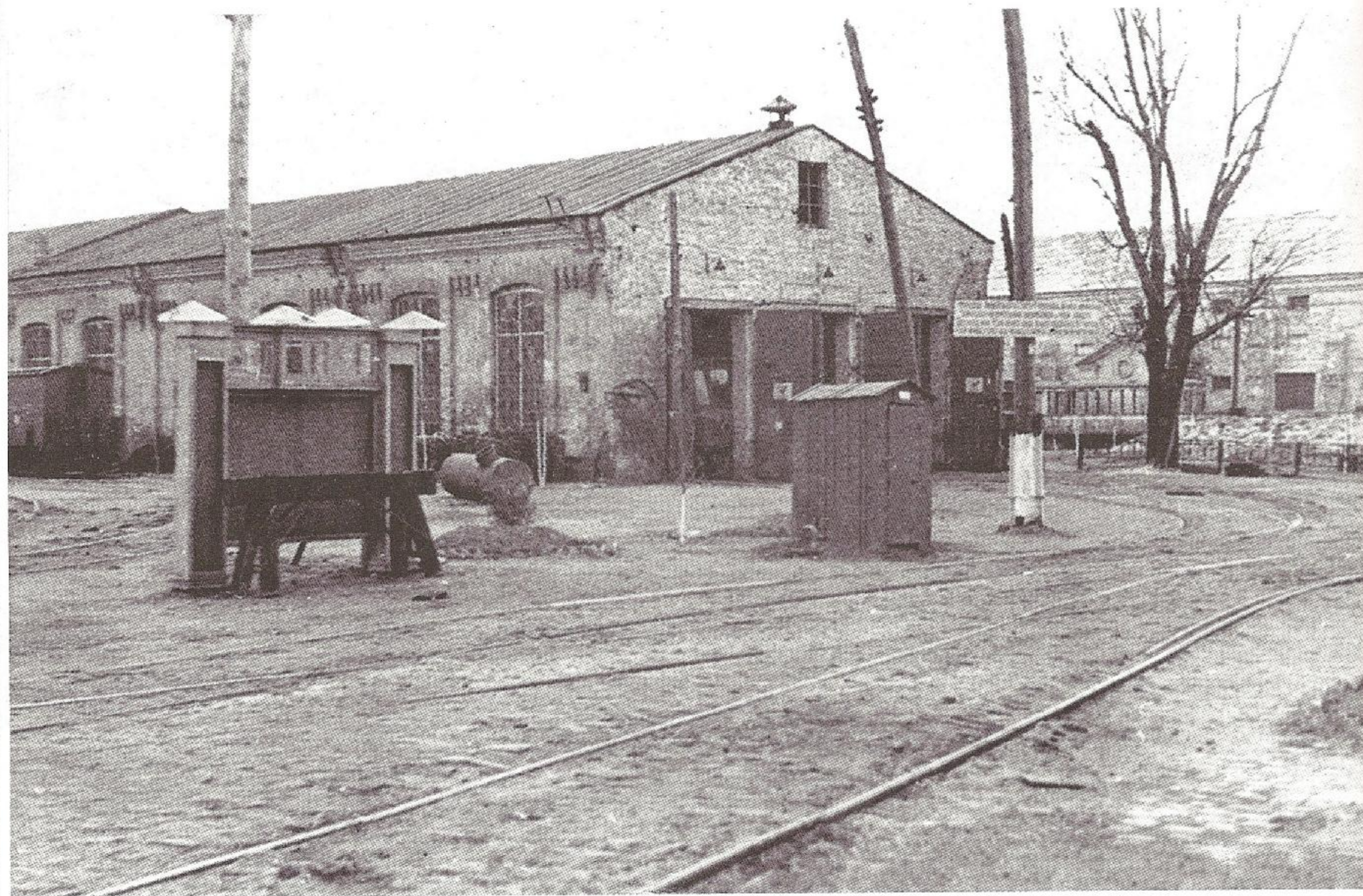
1920-е гг.

Трамвайный парк им. Зинovieва (бывший Троицкий). На переднем плане — двухосный моторный вагон серии 400, построенный КГТМ в 1912 году



1930-е гг.

Павильон бывшего депо Демсевской линии трамвая, переоборудованный под Всесоюзный трамвайный музей



Грузовой трампарк им. Горького. Располагался на общей с депо им. Шевченко территории

1945 г.



Выход из ворот трамвайного парка на Шейкина
Пулесовской улицы (шанс. Песков)



1945 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Въездные ворота трамвайного парка им. Шевченко со стороны
Бульонской улицы (ныне Боженко)

1946 г., июнь

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Общий вид профилактория трамвайного парка имени Шевченко.
Здесь запечатлен фасад старого здания до реконструкции

1950-е гг.

1959 г.

Подъемочный ремонт
вагонов МТВ-82 в
парке им. Ленина.
На переднем плане
рама тележки ВДВ с
карданной передней
редуктора





1950-е гг.

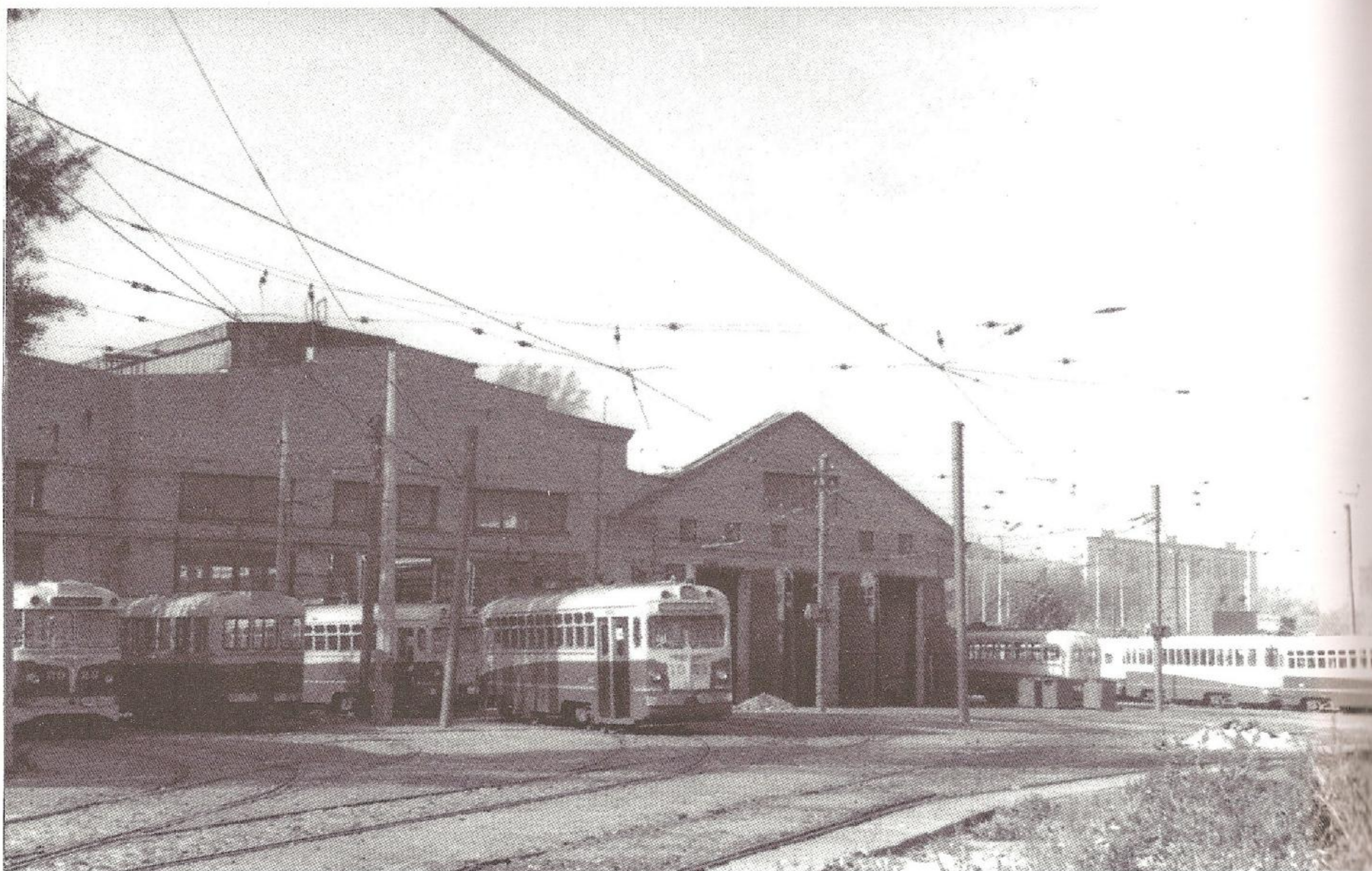
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1959 г.

Подъемочный ремонт вагонов МТВ-82 в парке им. Ленина. На переднем плане рамы тележек 2ДСБ с карданной передачей редуктора



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Трамвайное депо имени Красина: общий вид вагонного здания после реконструкции. В конце 1950-х гг. инвентарь парка пополнился вагонами КТВ-57 (крайний слева), а также поездами КТВ/КТП-59

1960-е гг.



Мойка вагонов в новом профинансированном депо трамвайного парка



1960-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Мойка вагонов в новом профилактории Лукьяновского
трамвайного парка

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1970-е гг.

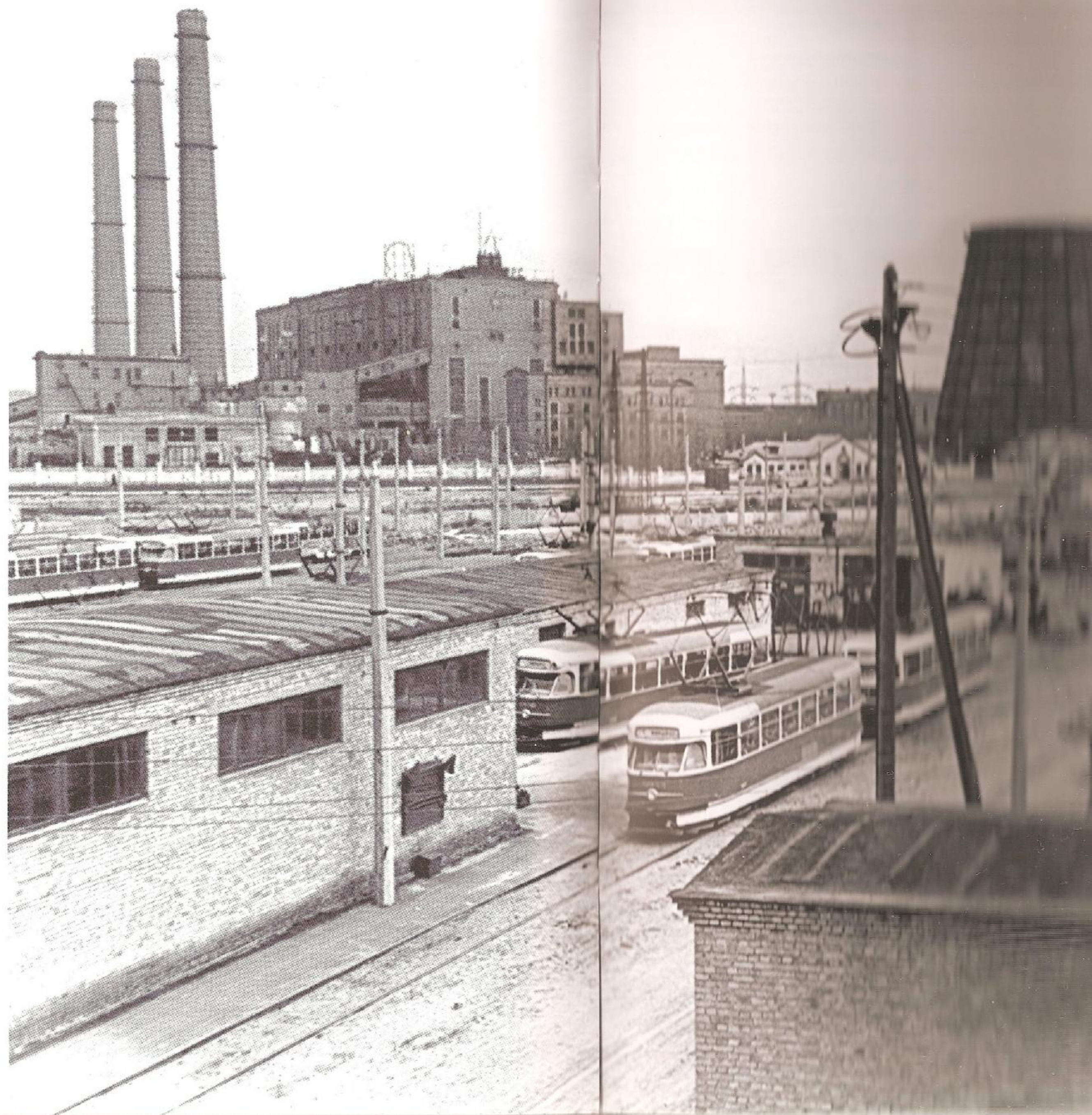
223

В 1912 году в Никольской слободке (ныне район станции метро «Левобережная») был организован специальный гараж для обслуживания вагонов Слободского мототрамвая. Разрушенное во время Гражданской войны здание гаража вскоре восстановили, организовав на его базе парк и автомастерские им. Фрунзе (эксплуатировались с 1925 по 1941 гг.). Позже, наряду с бензомоторным, депо начало обслуживать электрический трамвай. Некоторое время совмещенным являлся и Лукьяновский парк, часть помещений которого использовалась для отстоя первых десяти киевских автобусов.

В начале 1930-х гг., в связи с наращиванием грузовых перевозок, на смежной с Кузнечным парком территории было организовано грузовое депо им. Горького. Тут сосредоточили всю специальную технику, а также трамвайные электровозы, пришедшие на смену легендарным паровикам.

В 1959 году близ Ленинградской площади был организован Дарницкий трамвайный парк, ныне обслуживающий исключительно левобережную часть города. Депо представляет собой целый комплекс сооружений для технического осмотра и ремонта вагонов. Около его старой территории размещены подразделения и специальная техника службы пути. В 1996 году с противоположной стороны ул. Усенко был введен новый корпус предприятия с павильоном на 200 вагоно-мест.

Существенные перемены в парковом хозяйстве начали происходить после закрытия линии по мосту им. Патона. В 2005 году была произведена вторая реконструкция Подольского (бывшего Троицкого) трампарка, после чего туда передали оставшиеся производственные мощности Киевского завода электротранспорта, а также весь подвижной состав закрытого к тому времени Лукьяновского депо. Год спустя подобная участь постигла и парк им. Шевченко (бывший Кузнечный). Он был перенесен с ул. Горького в район Южной Борщаговки. Сегодня это предприятие обслуживает исключительно маршруты скоростного трамвая.



1960-е гг.

Вид на старую часть
территории Дарницкого
депо. На заднем
плane видны градирни
Дарницкой ТЭЦ



Киевский завод электротранспорта

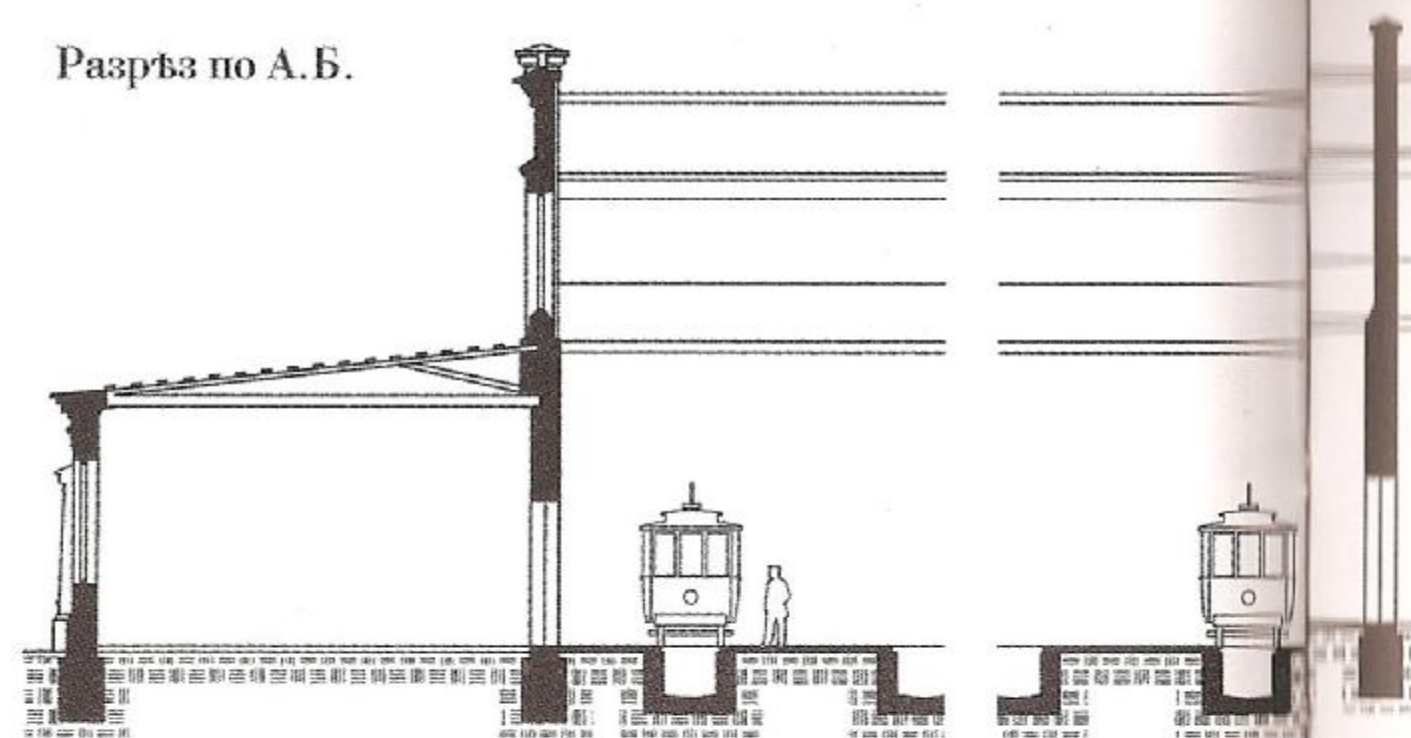
В 1904 году Общество КГЖД приступило к постройке Киевских главных трамвайных мастерских (КГТМ), поскольку на тот момент в городе эксплуатировалось уже 137 вагонов, нуждавшихся в капитальном ремонте. Базой нового предприятия стала территория Васильковского трампарка. Все производственные площади КГТМ разместили в двух основных каменных зданиях. Одно из них, с фонарной крышей, являлось главным корпусом, в состав которого входил сборочный цех с двенадцатью смотровыми канавами, помещение конторы и котельная центрального отопления. Здесь также находились моторный, обмоточный, столярный, слесарный и инструментальный цеха. В другом здании был оборудован кузнечный цех и литейная. Имелось специальное помещение для просушки леса, обогреваемое паром центральной котельной. Вдоль подпорной стены, отделявшей территорию мастерских от городских земель, были устроены навесы для подсобных целей.

К моменту открытия КГТМ 1 мая 1906 года на расстоянии 120 метров от главного корпуса было построено каменное здание главного склада, предназначенное для хранения запчастей к вагонам и прочих материалов. Старое помещение Васильковского парка использовалось для ночного осмотра и текущего ремонта вагонов.

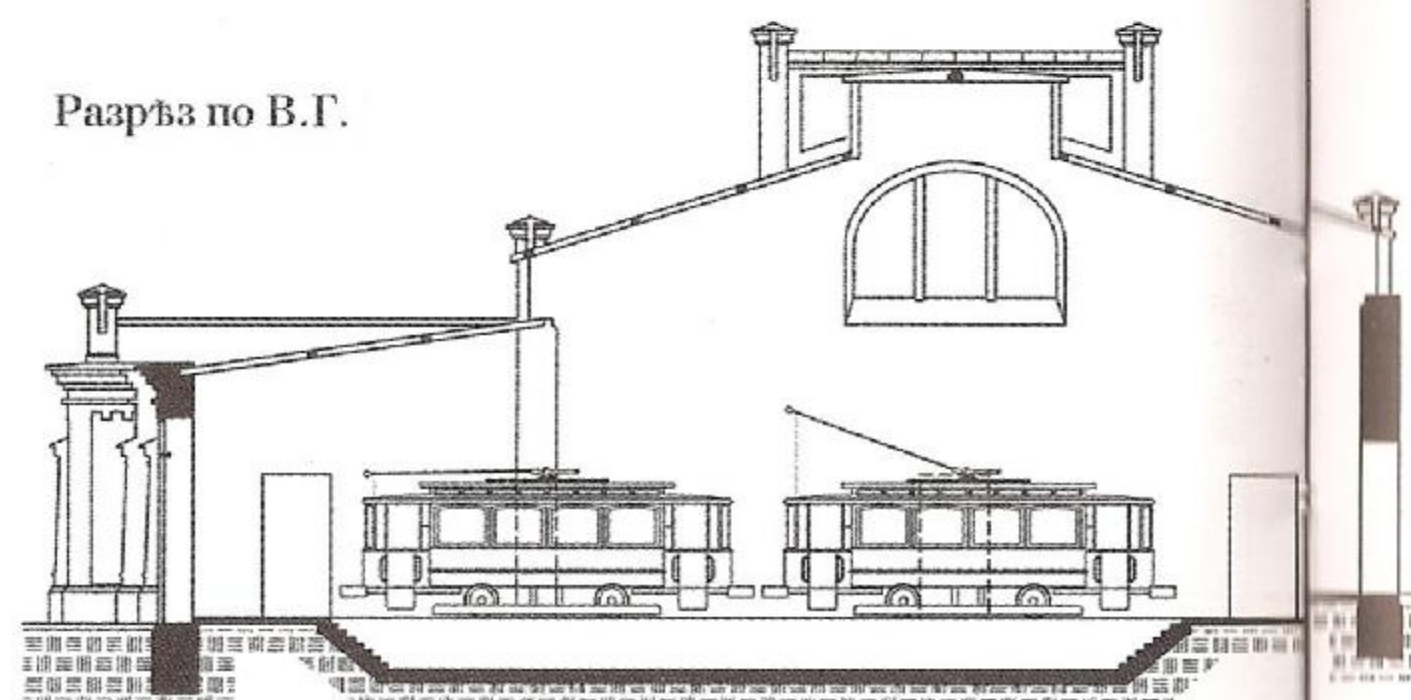
1904 г.

Проект главного корпуса КГТМ. План и фасады

Разрѣз по А.Б.

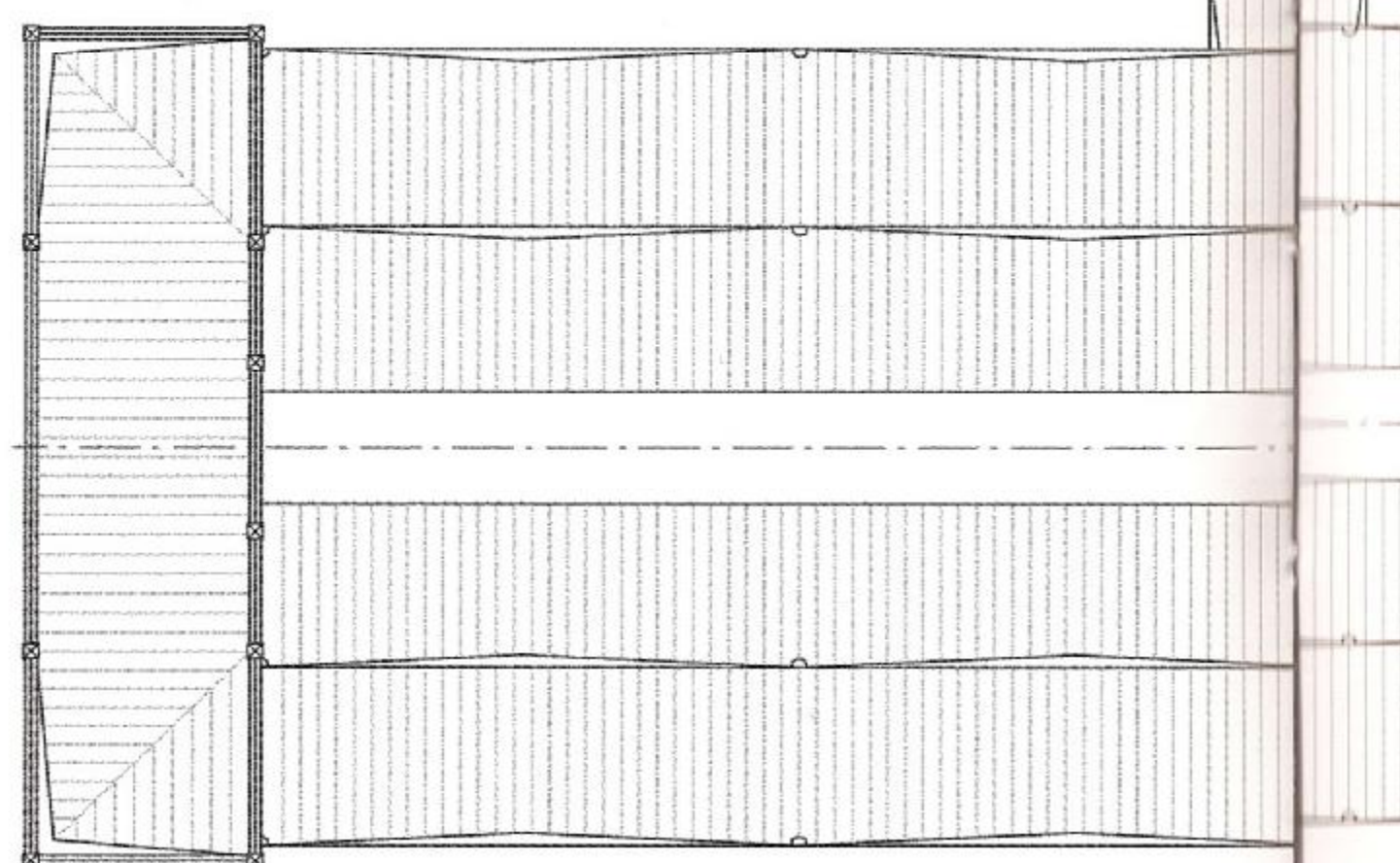


Разрѣз по В.Г.

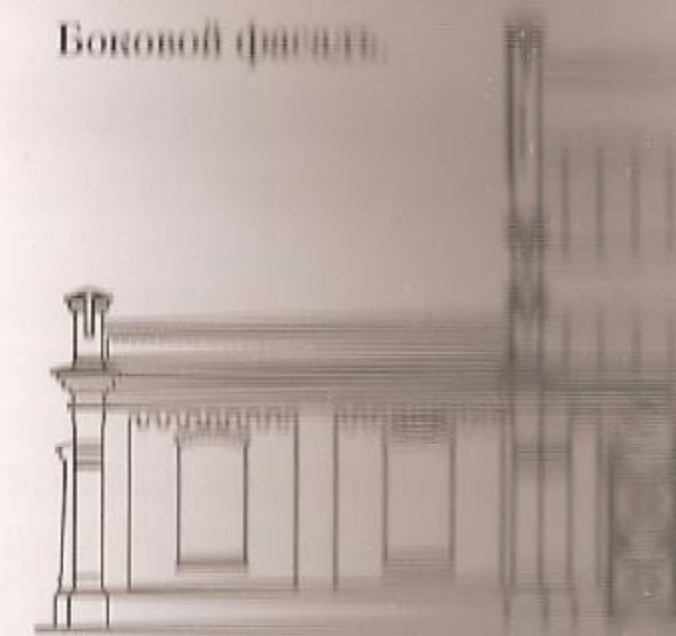


Планъ крыши.

Масштабъ въ 0,005 саж : 1,0 саж



Боковой фасадъ.

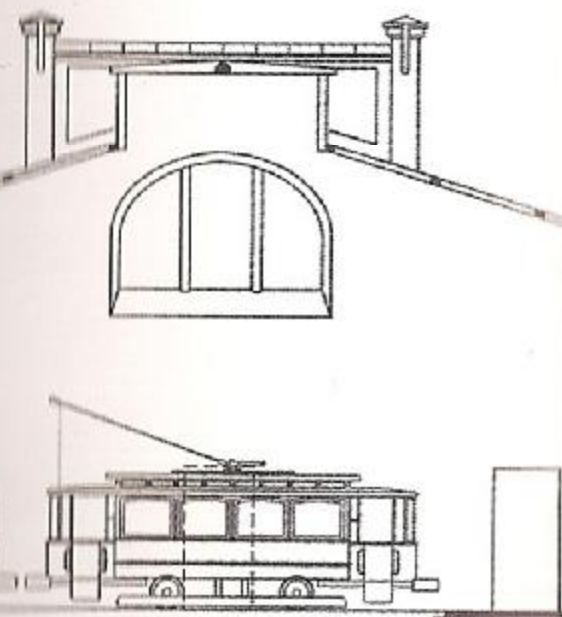
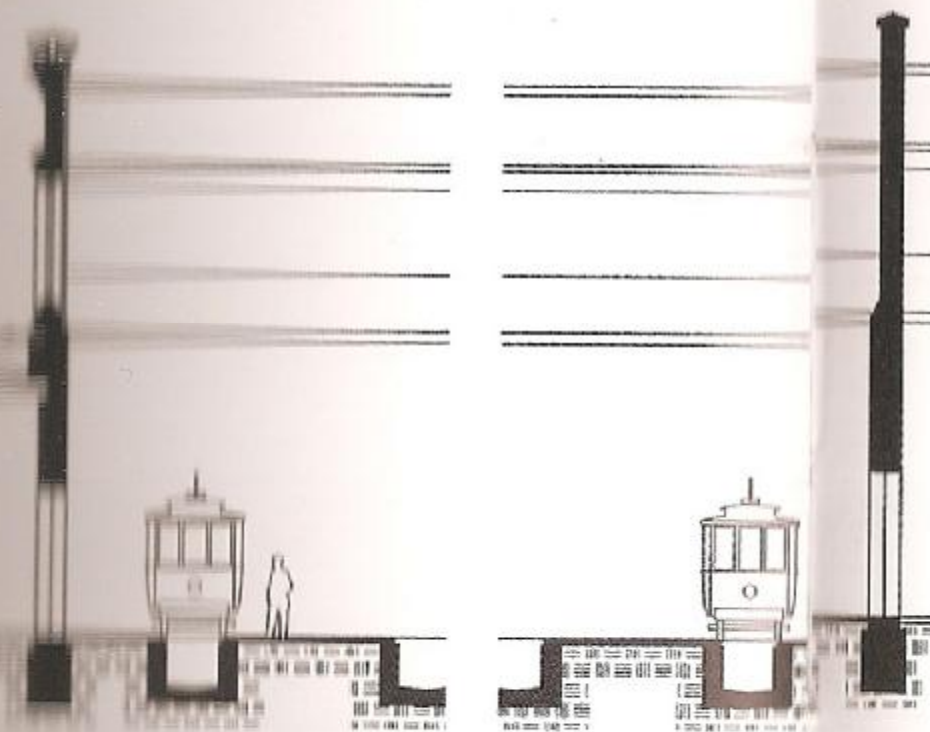


Фасадъ съ улицы.



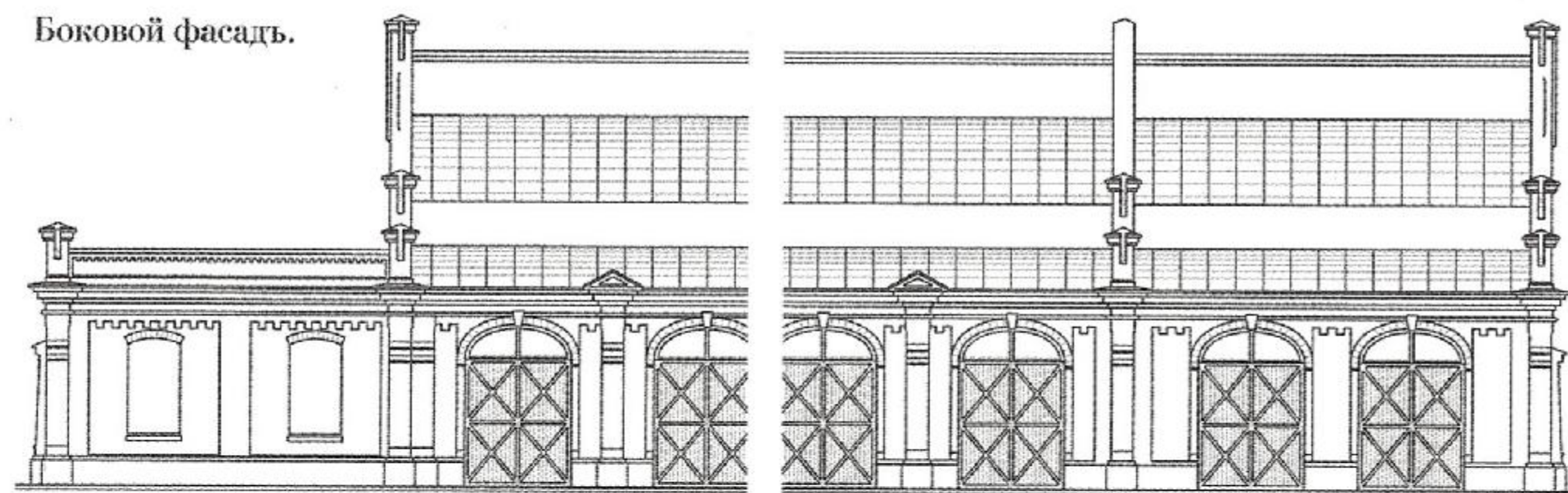
Планъ. Масштабъ въ 0,005 саж : 1,0 саж





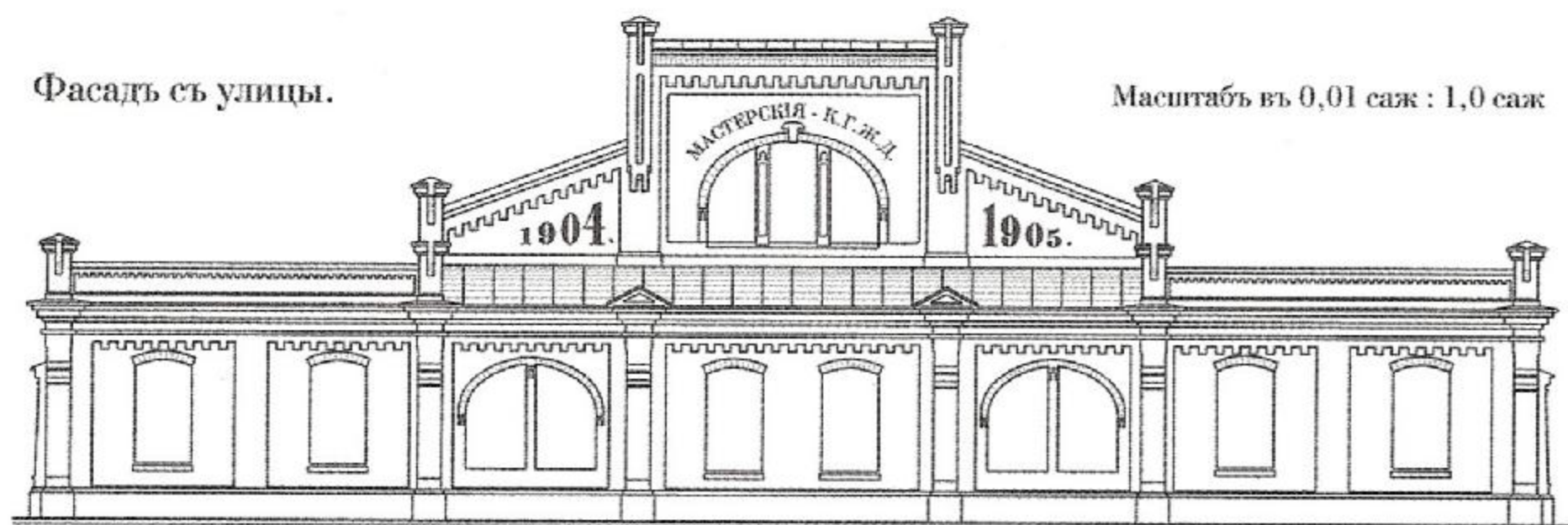
Масштабъ въ 0,005 саж : 1,0 саж

Боковой фасадъ.

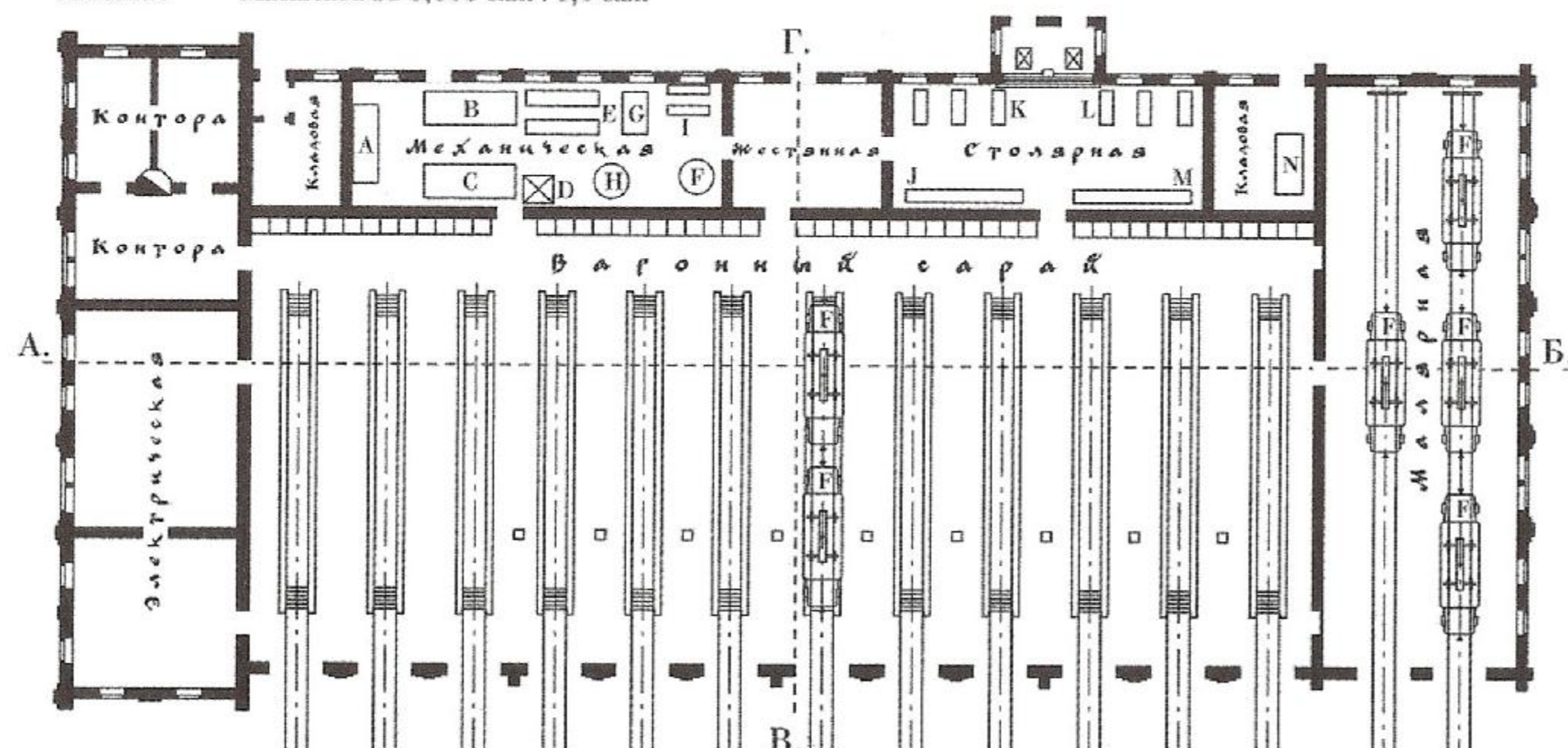


Фасадъ съ улицы.

Масштабъ въ 0,01 саж : 1,0 саж



Планъ. Масштабъ въ 0,005 саж : 1,0 саж



Первое время техническое оснащение мастерских было весьма примитивным. Токарный цех имел один строгальный, четыре токарных, по два бандажных и сверлильных станка. В столярном цехе находился фуговальный станок и циркулярная пила. Кузницу обслуживало семь горнов и один паровой молот. Штат мастерских насчитывал 80 рабочих и 4 служащих. Единственным специалистом, имевшим высшее техническое образование, был заведующий КГТМ инженер Шаль. Обучению молодых кадров и повышению их квалификации уделялось мало внимания. Вместе с тем за малейший брак рабочие подвергались крупным штрафам. В то время большинство деталей и агрегатов заказывались в готовом виде за рубежом, на месте производились только их монтаж и отладка.

В 1911 году мастерские получили заказ КГЖД на постройку трамвайных кузовов по чертежам завода MAN. В связи с этим число рабочих возросло до 200 человек. Сборку готовой продукции стали производить в павильоне уже закрытого к тому времени Васильковского парка. За три последующих года было выпущено 40 моторных вагонов серий 400 и 700.

С началом Первой мировой войны военно-промышленный комитет организовал при КГТМ отделение Демеевского снарядного завода, что существенно сократило число ремонтируемых вагонов. К 1917 году штат рабочих возрос до 350 человек, однако в условиях сложной экономической и политической обстановки производительность резко снизилась. Во время Гражданской войны рабочие на оборудовании мастерских кустарно изготавливали зажигалки и другие мелкие бытовые изделия для обмена на продукты питания, одежду и хозяйственные товары.

После окончательного прихода к власти большевиков КГТМ занялись восстановлением разрушенного трамвайного хозяйства. Большой объем работ требовал рационального использования всех существующих зданий и открытых площадок. Более-менее комплектный подвижной состав со всех концов города свозили на так называемое «трамвайное

кладбище», откуда вагоны попадали в сборочный цех. К концу 1922 года на линию было выпущено 35 единиц отремонтированной техники. В 1927 г. осуществлялась реконструкция крайне изношенных вагонов с коренной перестройкой кузова.

В 1931 году КГТМ были переименованы в Киевский трамвайный завод им. Томаша Домбала (КТЗ). Появилась возможность совершенствования технологических процессов и внедрения нового оборудования. После завершения реконструкции планировалось организовать ремонт и постройку вагонов в республиканском масштабе. К тому времени на предприятии сформировался штат квалифицированных кадровых рабочих и инженерно-технического персонала.

В течение 1931–1935 гг. завод выпустил серию новых вагонов с площадками закрытого типа. В этот же период началась работа по переоборудованию вагонов старого образца в грузовозы, что наряду с пополнением парка грузовыми платформами и цистернами позволило Киевскому трамвайному тресту организовать в городе грузовое движение. Всего в довоенный период было построено 5 грузовозов, а также 3 трамвайных электровоза и 4 снегоочистителя. Созданная киевскими специалистами конструкция была положена в основу серийной модели снегоочистителей, построенных для Горького, Днепропетровска, Казани, Москвы, Новосибирска, Сталино (Донецка) и Уфы.

Во второй половине 1930-х гг. КТЗ продолжал совершенствовать конструкцию трамвайных вагонов, а также изготовил оборудование подъемника для фуникулера в Сочи. По образцу, присланному из Москвы, были построены кузова 12 троллейбусов типа ЛК-5 для Киева и Ростова-на-Дону. С 1935 года КТЗ стал носить имя Феликса Дзержинского.

В 1939–1940 годах под руководством М. А. Ольшанского при участии конструкторов В. С. Серегина, В. М. Пигина и М. К. Антипина велась разработка и постройка цельнометаллического трамвайного вагона М1 (серии 1101). Модель отличалась изящными обтекаемыми формами, мягким салоном, насыщенным хромированными деталями, автома-

тическим приводом дверей. М1 ставился на М-образном вагоне М-38, имел управление с электронным тормозом, однако ввиду раннего вступления в войну не был принят в эксплуатацию.

В годы оккупации завод был полностью разрушен, и удалось сохранить лишь часть земли. Первое время после освобождения в цехах КТЗ велись работы по строительству мостов и прочим работам. В марте 1944 года был построен двухосный вагон, в апреле – вагон для подготовки новых кадров при заводе. В 1945 году была организована спецшкола Ф-10. При этом было изготовлено большое количество новых деталей, агрегатов и запасных частей.

Начиная с 1948 года в цехах завода поступает не только киевский трамвайный вагон М1. Модернизация кузовов и монтаж оборудования производились также при ремонте вагонов из Донецка, Житомира, Коммунара, Львова, Одессы.

В 1953 году на КТЗ организовали капитальный ремонт троллейбусов. В 1954 году завод получает новое название – Киевский завод троллейбусов (КТЗТ). За 1955–1960 гг. было построено около двух тысяч троллейбусов марки «Киев» шести различных модификаций. В течение 1972–1990 гг. завод строит грузовые автотроллейбусы КТЗ-1 и КТЗ-2, а также технику. Производятся также трамвайные асинхронные двигатели. В 1970-х гг. в масштабе строились автотроллейбусы и монорельсовые дороги.

В начале 1970-х гг. завод начал реконструкцию. Новые здания и расширенный сборочный цех позволили существенно повысить производительность. На протяжении 1974–1984 гг. было построено ежегодно около 1000 вагонов КТЗ. Параллельно про-

... вагоны попадали в сборочный цех. В 1944 году на линию было выпущено несколько отремонтированных вагонов. В 1927 г. на КТЗ началась реконструкция крайне изношенного вагона М1 с перестройкой кузова.

В 1927 г. КТЗ были переименованы в Киевский завод им. Томаша Домбала. В 1928 г. началась возможность совершенствования производственных процессов и внедрения новых технологий. Но из-за завершения реконструкции завода приостановить ремонт и постройку вагонов в таком масштабе. К тому времени на заводе сформировался штат квалифицированных рабочих и инженерно-технических специалистов.

В 1931–1933 гг. завод выпустил серию вагонов с плоскими закрытого типа. В 1934 г. началась работа по переоборудованию вагонов в грузовые, что наряду с парой грузовыми платформами позволило Киевскому трамвайному управлению в городе грузовое движение. В 1935 г. на заводе было построено 5 грузовых вагонов, 3 троллейбусных электровоза и 4 снегоуборочных вагонов. Киевскими специалистами была заложена основа серийной модели электровоза, построенных для Горького, Москвы, Новосибирска, Ленинграда и Уфы.

В начале 1930-х гг. КТЗ продолжал заниматься конструкцией трамвайных вагонов и оборудованием подъемника. По образцу, присланному из Москвы, в 1935 г. был построен кузов 12 троллейбусов для Киева и Ростова-на-Дону. С 1935 г. начался выпуск вагонов Феликса Дзержинского. В 1938 г. под руководством М. А. Ольшанского и конструкторов В. С. Серегина, М. В. Антипина велась разработка модели трамвайного вагона М1. Модель отличалась изящными формами, мягким салоном, хромированными деталями, автома-

тическим приводом дверей. М1, аналогично московским вагонам М-38, имел косвенную систему управления с электропневматическим и рекуперативным тормозом, однако работы по ее дальнейшему внедрению были прерваны Великой Отечественной войной.

В годы оккупации завод практически не работал и был полностью разграблен. Часть оборудования удалось сохранить лишь путем закапывания в землю. Первое время после освобождения Киева в уцелевших цехах КТЗ изготавливали оснастку для строительства мостов и прочих технических сооружений. В марте 1944 года было отремонтировано 4 двухосных вагона, в апреле – уже 8. В 1945 году для подготовки новых кадров при заводе была организована спецшкола ФЗО. Предприятие получило большое количество нового оборудования, материалов и запасных частей.

Начиная с 1948 года в цех капитального ремонта поступает не только киевский подвижной состав. Модернизация кузовов и монтаж новых агрегатов производились также при реконструкции вагонов Донецка, Житомира, Конотопа, Макеевки, Мариуполя и Одессы.

В 1953 году на КТЗ организовали цех капитального ремонта троллейбусов. Предприятие получает новое название – Киевский завод электротранспорта (КЗЭТ). За 1960–1973 гг. выпущено около двух тысяч пассажирских троллейбусов марки «Киев» шести различных модификаций. В течение 1972–1990 гг. завод строил только грузовые автотроллейбусы КТГ и трамвайную спецтехнику. Производились опыты по внедрению линейных асинхронных двигателей, в уменьшенном масштабе строились экспериментальные макеты монорельсовых дорог.

В начале 1970-х гг. завод претерпел очередную реконструкцию. Новые многоэтажные корпуса и расширенный сборочный цех позволили существенно повысить производственную мощность. На протяжении 1974–1985 гг. с конвейера КЗЭТ ежегодно сходило около 100 новых автотроллейбусов КТГ. Параллельно производились работы

по ремонту и восстановлению вагонов «Татра», троллейбусов «Шкода» и ЗиУ. Трамвайные снегоочистители, вагоны-вышки, рельсосварочные и поливомоечные агрегаты, хоппер-дозаторы, вагон-пылесос – вот далеко не полный перечень спецтехники, разработанной и построенной КЗЭТ для киевского трамвайного парка. В 1988 году был создан вагон-ретро, стилизованный под первый электрический трамвай. Кроме того, к столетию службы путевого хозяйства и киевской конки завод изготовил реплику пароконного вагона, который ныне установлен возле депо им. Шевченко.

С распадом СССР произошел резкий спад производства. Существенно сократились заказы на ремонт и изготовление подвижного состава. Большие надежды возлагались на новый пассажирский троллейбус, однако по распоряжению правительства этот заказ разместили на днепропетровском «Южмаше», оставив КЗЭТ лишь мизерную долю капитальных ремонтов.

Дефицит средств на закупку новой техники заставил эксплуатационников продлевать срок службы имеющихся в инвентаре вагонов ТЗ за счет частичной модернизации внешней и внутренней отделки. В 2006 году КЗЭТ отметил свой столетний юбилей. Тогда же состоялась реорганизация предприятия с переводом всех производственных мощностей на территорию Подольского депо. На старом месте, возле Лыбедской площади, завод ликвидировали и построили очередной торговоразвлекательный комплекс.

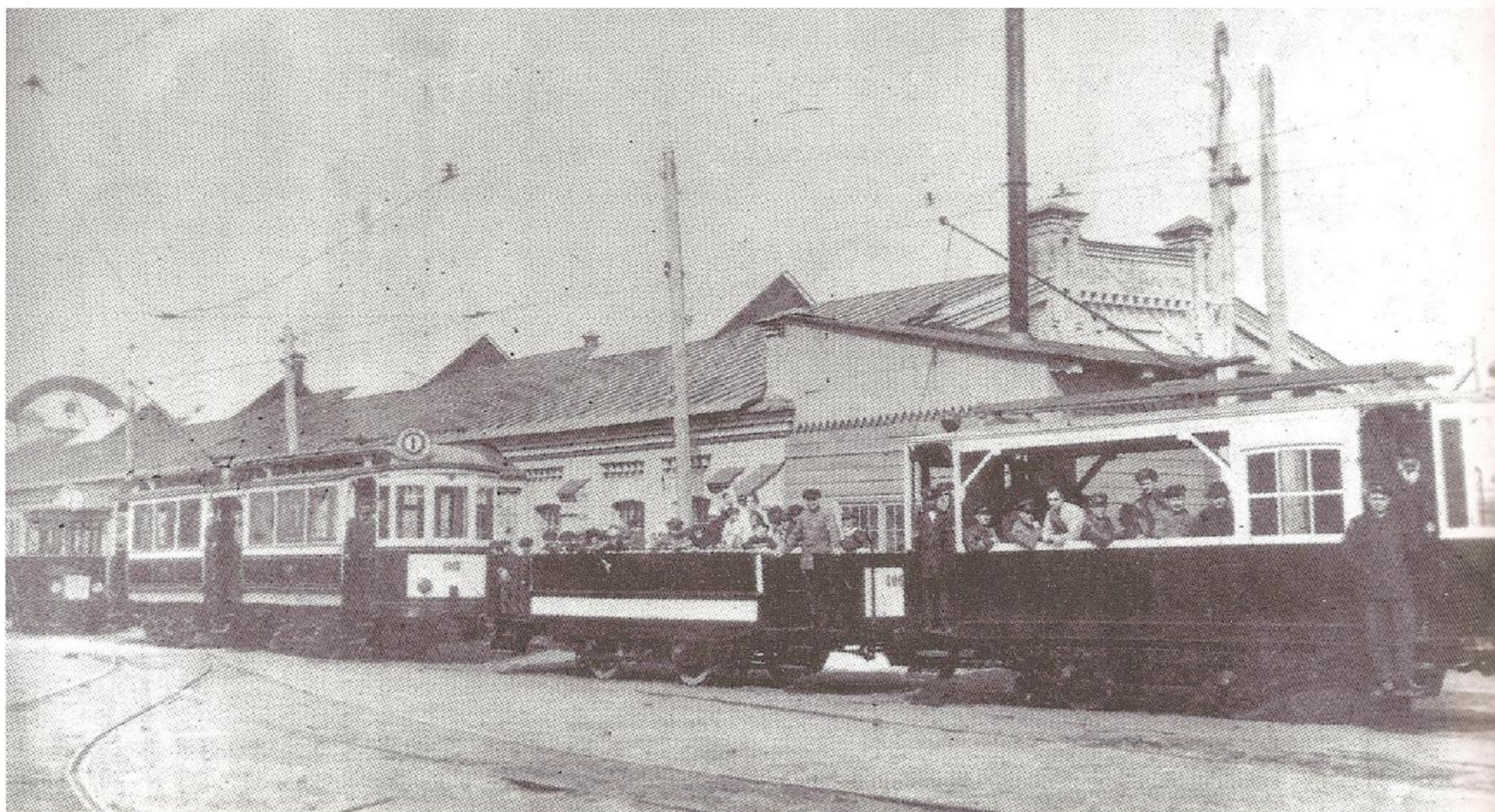
Ныне, находясь при Подольском парке, ОАО «КЗЭТ» продолжает заниматься капитальным ремонтом вагонов КП «Киевпастранс», в первую очередь – для линии скоростного трамвая. Выпущено 11 трехсекционных вагонов КЗР-N, осуществляются также отладочные работы на новой технике столичного транспорта и ее доукомплектация.



1912 г.

Коллектив Киевских
главных трамвайных
мастерских

Внизу: подвижной
состав, восстано-
вленный КГТМ им.
Домбала к 1 мая 1926
года. Впереди грузовоз
№ 414 и платформа
№ 406 на базе вагонов
завода «Гербрандт»
1901 года выпуска



Модернизация подвижного состава трамвая

ТРАМВАЙ НА УЛИЦЕ ГОГОЛЯ

1912 г.

Коллектив Киевских
главных трамвайных
мастерских

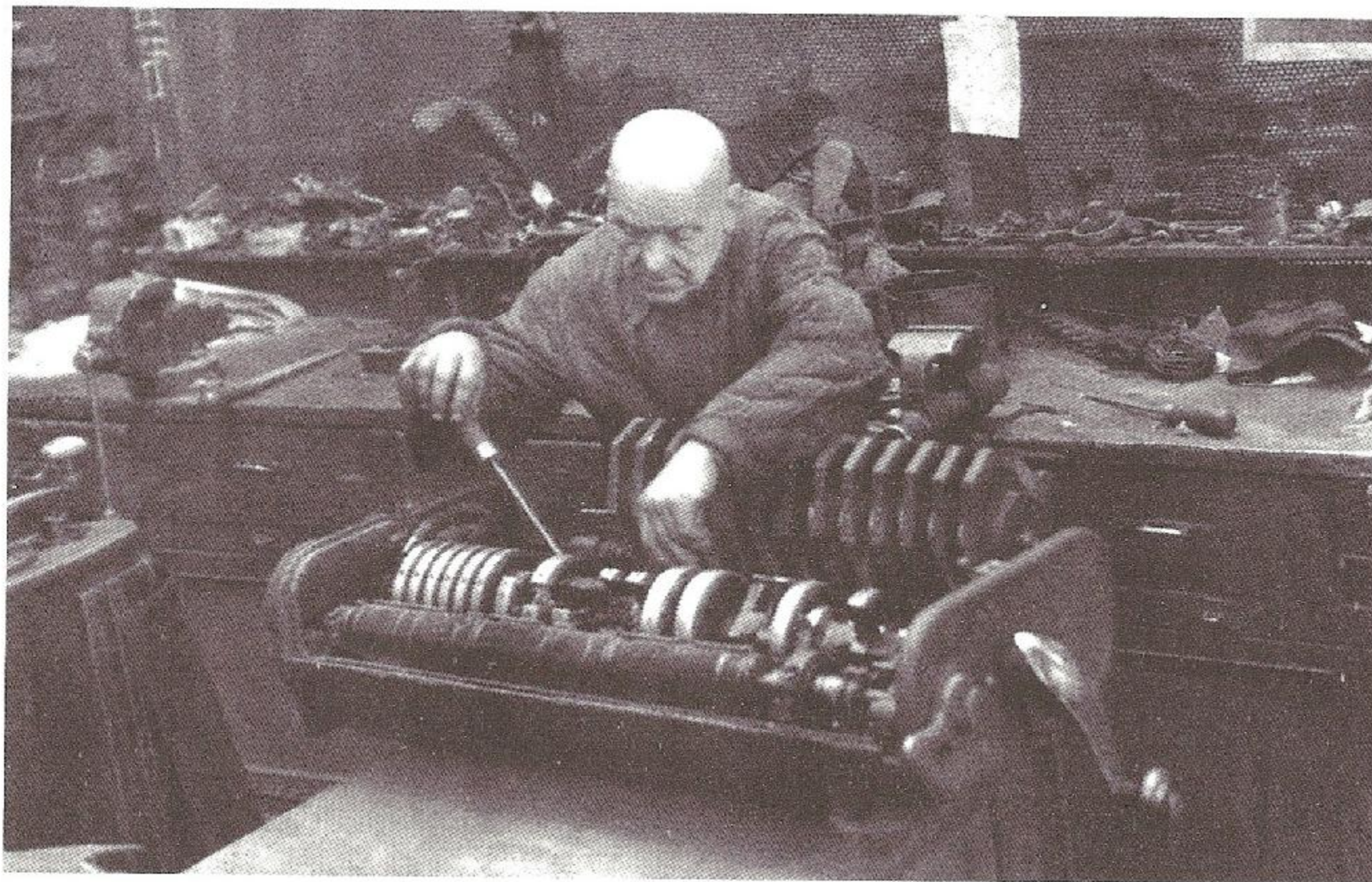
Внизу: подвижной
состав, восстанов-
ленный КГТМ им.
Домбала к 1 мая 1926
года. Впереди грузовой
№ 414 и платформа
№ 406 на базе вагонов
авиода «Гербрандт»
1901 года выпуска



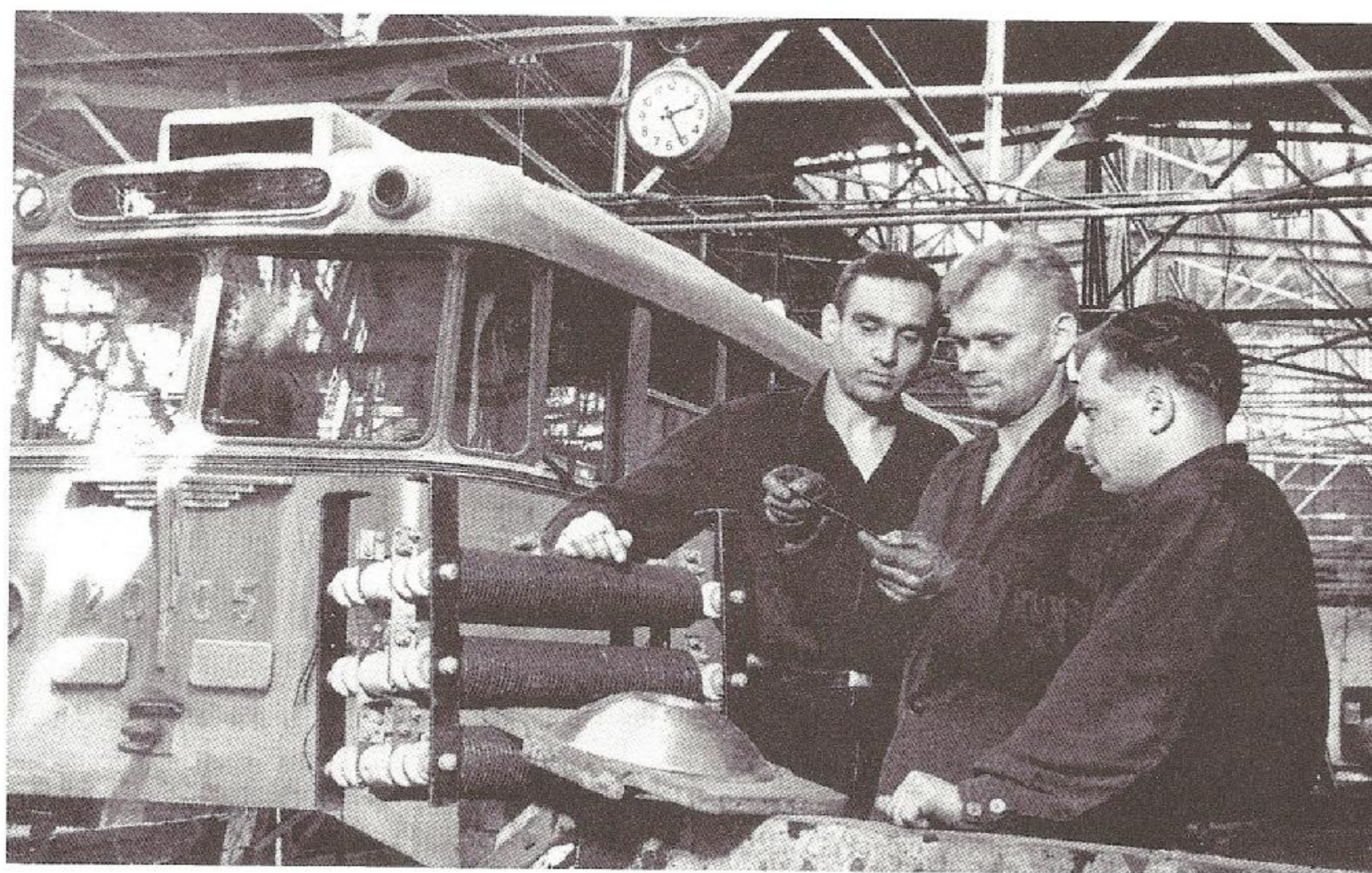
Модернизация старых «пульманов» в сборочном цехе КТЗ

1940-е гг.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Ремонт
контроллера ДК-4 в
электроаппаратном
цехе КТЗ



1956 г.,
22 августа

Новый вагон КТВ-55-2
в сборочном цехе КТЗ.
На переднем плане
крайний справа —
главный конструктор
завода В. Серегин



Транспортировка законченного электроаппаратного цеха
построенного КТЗ для Киевского

Ремонт
контроллера ДК-4 в
электроаппаратном
цехе КТЗ

1956 г.,
22 августа

Новый вагон КТВ-55-2
в сборочном цехе КТЗ.
На переднем плане
крайний справа —
главный конструктор
вагона В. Серегин



Транспортировка двухосного узкоколейного вагона,
построенного КТЗ для Житомира

1948 г.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Киевский фуникулер

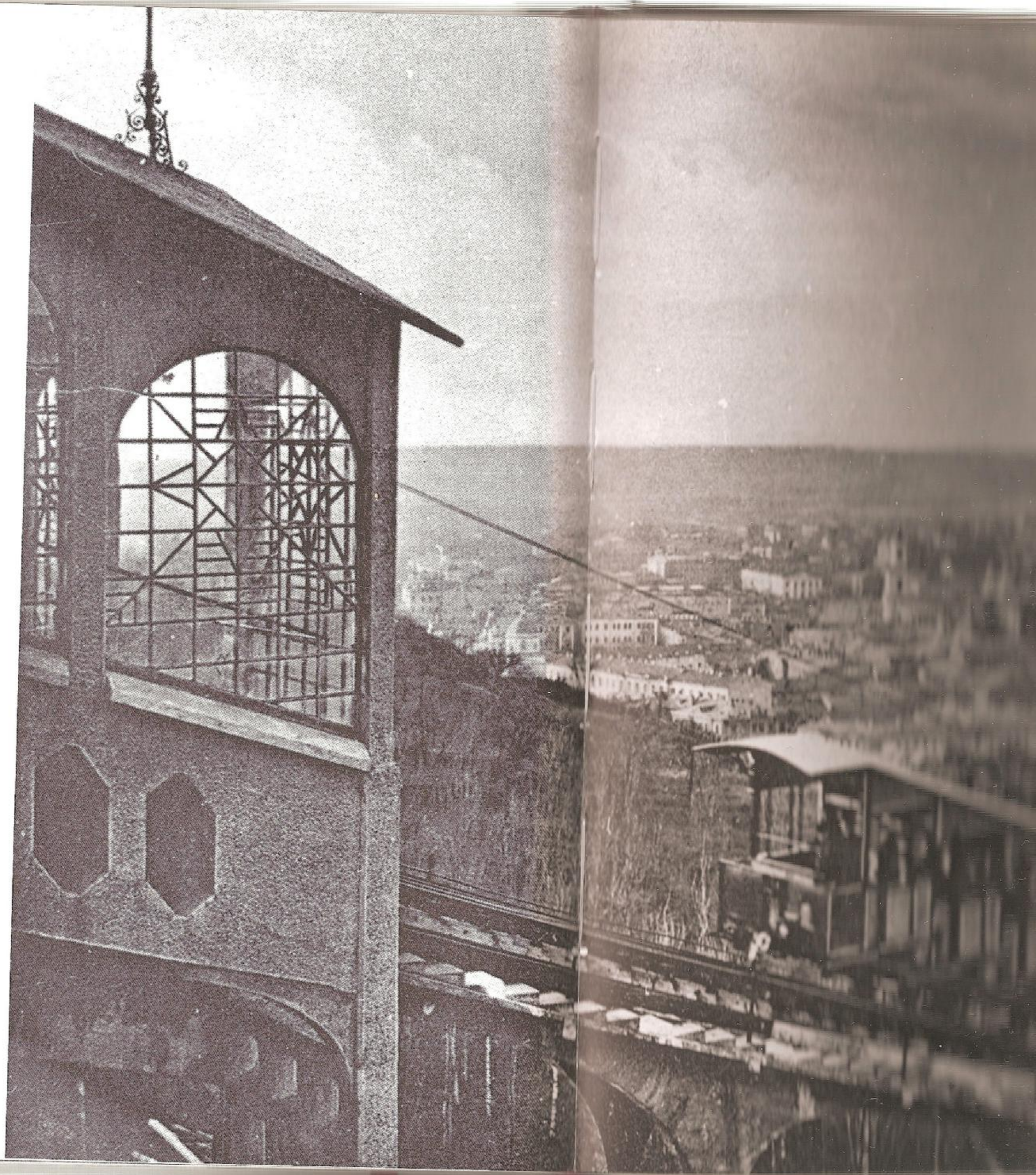
В начале 1880-х гг. штабс-капитан Модль и австрийский инженер де Балог подали заявление в городскую управу о желании устроить «рельсовый паровой путь для подъема тяжестей от конца Александровской улицы на Трехсвятительскую». Проект был рассмотрен и после внесения некоторых поправок принят. В 1886 году было организовано акционерное общество «Киевский паровой подъем». Однако когда проект его устава поступил на утверждение в Министерство внутренних дел, последнее внесло в него ряд существенных изменений, которые для организаторов оказались неприемлемыми, и общество распалось. В 1896 году выдвигались идеи сооружения механического подъема по Андреевскому спуску. Но так как на узкой проезжей части не помещался разъезд, от реализации задуманного отказались.

Успешная эксплуатация пущенного в 1902 году одесского фуникулера воодушевила инженера А. А. Абрагамсона и подвигла его на устройство подобной системы между Михайловским монастырем в верхней части Киева и улицей Боричев Ток на Подоле. Линия, названная Михайловским подъемом, строилась на средства КГЖД. Для удобства пассажиров к верхней и нижней ее станциям от общегородской сети были подведены трамвайные ветки.

Согласно проекту, составленному в 1903 году инженерами Н. К. Пятницким и А. А. Барышниковым (автор архитектурной части), обе станции имели вид красивых павильонов из железобетона и стекла. Механическое и электрическое оборудование заказали в Швейцарии на заводах фирмы Biel & Co (г. Криенс). Весь тяговый механизм

1900-е гг.

Вагон и верхняя станция киевского фуникулера в первоначальном виде





По фотографіяхъ Гудшопа и Губчевскаго.

подъемника с помещением касс и кабиной машиниста сосредотачивался в верхнем здании и получал питание от ближайшей трамвайной электростанции. Однопутное полотно проходило в выемке горы, а также частично по специальному виадуку на железобетонных стойках с шестью пролетами. Два вагона, идущих одновременно навстречу друг другу, расходились в средней части линии на разъезде. Длина полотна составила 202 м, ширина колеи — 1200 мм, перепад высот между тупиками — 65 м. Уклон виадука и верхней станции — 37%, нижней — 33%, а разъезда — 35%. Первоначально постройка фуникулера оценивалась в 120 тыс. рублей.

Монтаж всего оборудования произвели швейцарские специалисты, путь и здания станций возводились под непосредственным руководством авторов проекта. К марту 1905 года строительные работы были в основном завершены, а открытие состоялось 7 мая. Вот как описывала этот день газета «Киевлянин»:

«Комиссия в составе городских инженеров и гласных осмотрела и приняла все сооружения Михайловского механического подъема, после чего 7 мая 1905 года в 12 часов дня преосвященным Агапитом, епископом Уманским, с причтом Михайловского монастыря был отслужен молебен в помещении верхней станции подъема. На торжестве этом присутствовали: командующий войсками Киевского военного округа генерал-лейтенант В. А. Сухомлинов, киевский городской глава В. Н. Проценко, гласные думы, правление общества городской железной дороги, представители инженерного ведомства и приглашенные лица. После молебна на террасе, посередине подъема, приглашенным на торжество гостям был предложен завтрак... Фактическое открытие подъема для движения публики начнется 8 мая...

Подъем является частью Михайловской линии КГЖД, образующей один тарифный участок от присутственных мест (в Старом городе) до Братской площади (на Подоле). Специальных билетов для Михайловского подъема не установлено, а действуют для него общие тарифные установ-

ления, по которым проезд по части участка оплачивается как по всему участку. В кассах подъема продаются обычные билеты по всем линиям. Начало и конец движения на подъеме совпадают с началом и концом движения по Владимирской и Михайловской линиям».

Всего в 1905 году фуникулером было перевезено более 500 тыс. пассажиров. Скорость сообщения составляла 2 м/с (около 6,5 версты в час). Деревянные кузова вагонов постройки КГТМ представляли собой два открытых отсека и три купе общей вместимостью 70 человек. Концевые площадки предназначались для кондукторов. По бокам имелись задвижные двери с ручным приводом, таким образом, вход публики производился с левого лестничного марша станции, а выход — на правый марш. В темное время суток вагоны освещались лампами накаливания от аккумуляторной батареи.

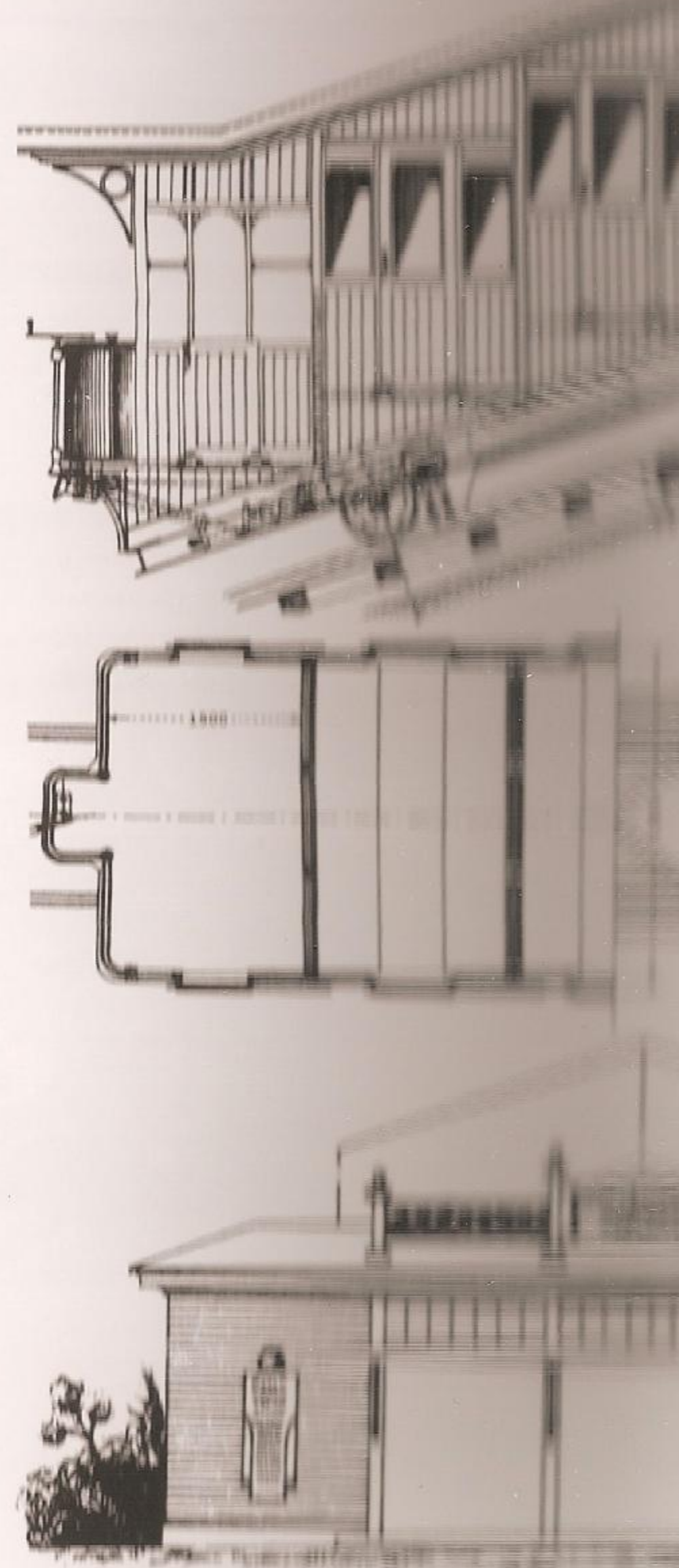
В машинном отделении находилось два мотора фирмы «Унион» (действующий и резервный) мощностью 65 л. с. каждый. В движение вагоны приводились посредством стального троса, произведенного фирмой «Фельтен и Гильом», диаметром 40 мм и прочностью на разрыв 11 тысяч пудов. Трос обвивал два барабана: движущий, диаметром 4 м, и реверсивный. Скорость вращения движущего барабана составляла десять оборотов в минуту.

Помимо моторов на станции были установлены:

- а) ручной тормоз, останавливающий всю систему подъема;
- б) автоматический выключатель тока, действующий при подходе вагона к тупику;
- в) автоматический тормоз, включающийся при крайнем положении вагона;
- г) указатель положения вагонов на трассе.

Управление всеми механизмами было сосредоточено в стационарной кабине машиниста, имевшего хороший обзор для контроля за движением. Сами вагоны снабжались клещевым тормозом системы «Бухер-Дурер», действующим в случае обрыва каната автоматически, путем обжима головки рельса.

В марте 1918 года Михайловский подъем вместе со всей трамвайной сетью был муниципализирован



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

которым проезд по части участка опла-
дал по всему участку. В кассах подъема
продавались билеты по всем линиям. На-
правление движения на подъеме совпадают с
направлением движения по Владимирской и
Вознесенской линиям.

В 1905 году фуникулером было перевезено
около 100 пассажиров. Скорость сообщения со-
ставляла 6,3 версты в час). Деревянный
вагончик на тропе КГТМ представлял
собой отсек и три купе общей
площадью 10 человек. Концевые площадки
служили для кондукторов. По бокам име-
лись двери с ручным приводом, таким
образом вагончик производился с левого лест-
ничного станция и выход — на правый марш.
Вагончик так же освещался лампами
от аккумуляторной батареи.

В вагончике находилось два мотора
(рабочий и резервный) мощ-
ности 1/2 л. с. Вагончик приводился в дви-
жение с помощью троса, произведенно-
го в Германии и Голландии, диаметром 40 мм и
на разрыв 11 тысяч пудов. Трос обвивал
ся вокруг барабана, диаметром 4 м, и реверсив-
но вращался движущего барабана со-
 скоростью 1 оборот в минуту.

На станциях были установлены:
1) тормоз, останавливающий всю систе-
му;

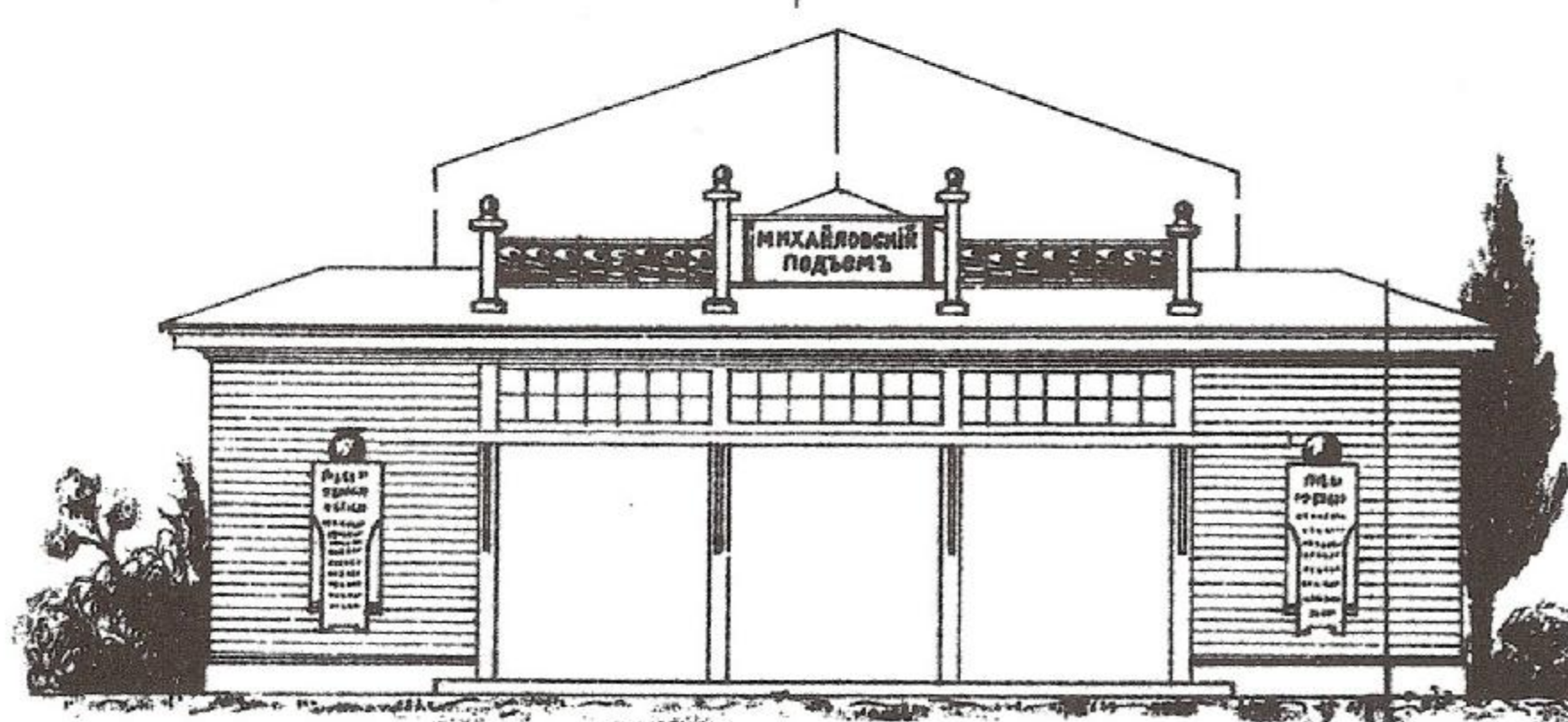
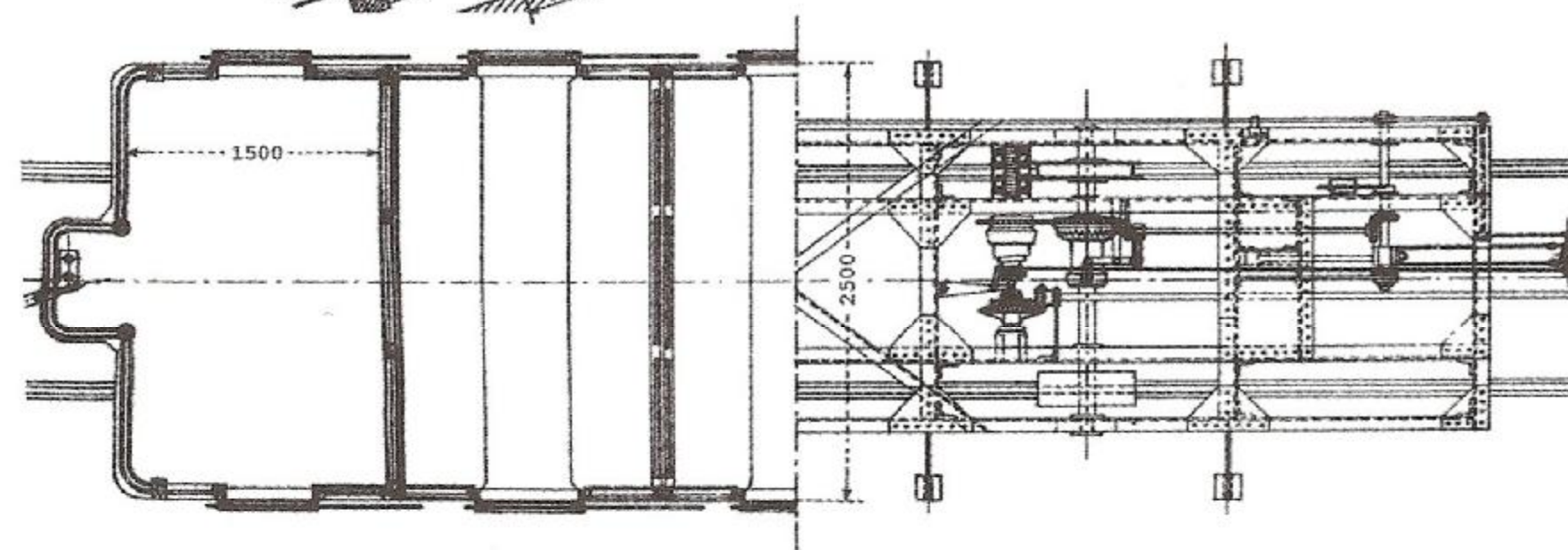
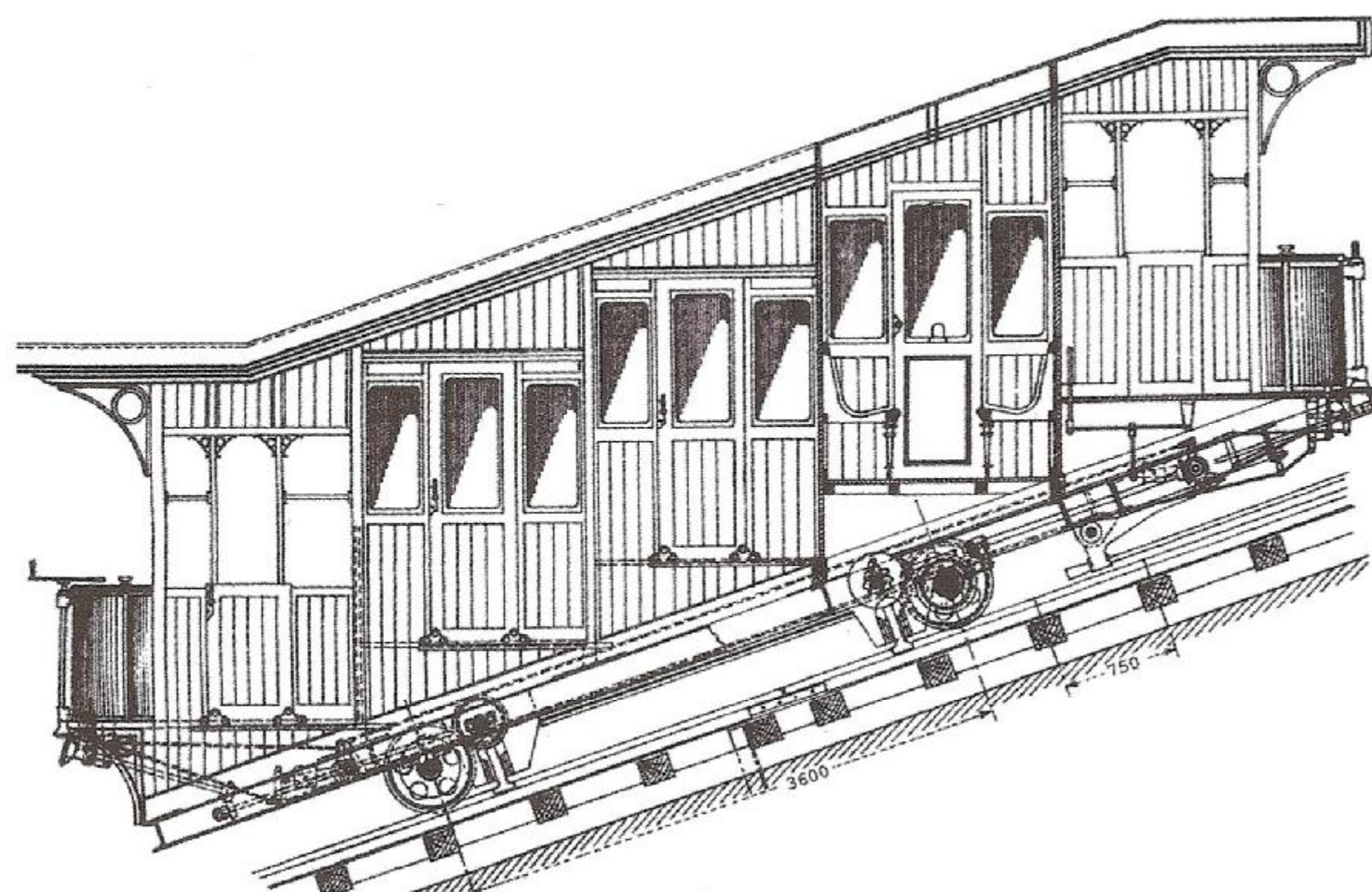
2) автоматический выключатель тока, действу-
ющий при движении вагона к туннелю;

3) автоматический тормоз, включающийся при
отделении вагона;

4) сигналы предупреждения вагонов на трассе.

Весь механизм был сосредоточен
в кабине машиниста, имевшего
ручки для управления за движением. Сами
вагончики имели тормоз системы
Вестингауза, действующим в случае обрыва кана-
та, или падения головки рельса.

В 1919 году Михайловский подъем вместе
с системой был муниципализирован



1905 г.

Чертеж первого вагона
киевского фуникулера

Фасад нижней станции

и перешел из рук бельгийских концессионеров в ведение города. В период Гражданской войны, когда движение трамвая приостановилось, подъем продолжал работать.

С вводом в обращение золотого червонца (1924 г.) стоимость проезда составила 10 копеек. В течение 1926–1927 гг. фуникулер перевез более 970 тысяч человек.

Летом 1928 года во время плановой замены каната произошла авария, вследствие которой был тяжело ранен один рабочий. Вагон, стоявший на верхней станции, сорвался вниз и на большой скорости столкнулся с нижним. Оба они разрушились. После расследования причин происшествия постановили произвести капитальный ремонт подъема с заменой подвижного состава. Восстановлением экипажей занимался завод им. Домбала (КТЗ), сборка новых полуметаллических кузовов с закрытыми площадками велась непосредственно на путях подъема. Все ходовое и тормозное оборудование осталось без изменений. Для обеспечения вагонов отоплением и освещением на крыше установили штанговые токоприемники. Над путями натянули контактный провод. В ходе реконструкции линию удлиннили на 38 м, до уровня Почтовой площади. При этом перепад высот между конечными пунктами увеличился до 75 метров. К новой нижней станции теперь вел крытый коридор, начинавшийся из обычного подъезда одного из домов на улице Революции (ныне Сагайдачного).

15 апреля 1929 года специальной комиссией трамвайного треста при участии эксперта Киевского политехнического института были проведены испытания новых вагонов и удлиненной линии

подъема. Для объективной оценки действия тормозов рельсы смазывались маслом. Несмотря на это, падающий вниз вагон автоматически затормаживался, пройдя лишь 4,16 м.

Пассажирское движение по обновленному подъему началось 2 мая 1929 года. Проезд в одну сторону стал стоить 5 копеек (для красноармейцев – 3 копейки). Действовали также двух- и трехсекционные трамвайные билеты для маршрута от Красной (Контрактовой) площади до Оперного театра. В 1930 году Михайловский подъем был переименован в подъем им. Иванова (в честь советского государственного деятеля). В 1933–1934 гг. он перевозил 10–11 тысяч пассажиров ежедневно.

В 1930-х гг. планировалось проложить еще четыре канатных подъема: по ул. Смирнова-Ласточкина (между Сенным и Житним рынками), Андреевской горке, от моста им. Евгении Бош на Печерск и Зверинец. В 1934 году Киеву был возвращен титул столицы Украины. В связи с этим в городе развернули грандиозное строительство новых административных зданий. Утвержденный план Правительственной площади стал причиной уничтожения Михайловского собора и грозил переносом подъема им. Иванова в район Андреевской церкви. Однако фуникулер киевляне отстояли. Остановленный было в декабре 1937 года, он вскоре заработал снова.

Во время Великой Отечественной войны подъемник работал с перебоями, как, впрочем, и трамвай. После освобождения города фуникулер прошел небольшой восстановительный ремонт и 27 ноября 1943 года был запущен в регулярную эксплуатацию. Летом 1946 года ежедневно перевозилось в среднем 25 тысяч человек.



Группа конструкторов и рабочих КТЗ на фоне нового полуметаллического вагона

...на объективной оценки действия тормо-
...значительным числом. Несмотря на это,
...автоматически затормажива-
...4-10 м.

...автоматическое движение по обновленному подъ-
...1928 года. Проезд в одну сто-
...9 вагонов (для красноармейцев —
...также двух- и трехсекци-
...полеты для маршрута от Крас-
...плана до Оперного театра.
...подъем был переимено-
...Иванова (в честь советского госу-
...дателя). В 1933—1934 гг. он перево-
...ежедневно.

...планировалось проложить еще четы-
...на ул. Смирнова-Ласточкина
...и Фетиних рынках), Андреевской
...на Печерск и Зве-
...1934 года. Вагону был возвращен титул сто-
...В связи с этим в городе развернули
...новых административ-
...план. Правительство
...уничтожения Михай-
...переносом подъема им.
...церкви. Однако фу-
...Остановленный было
...1937 года, он вскоре заработал снова.

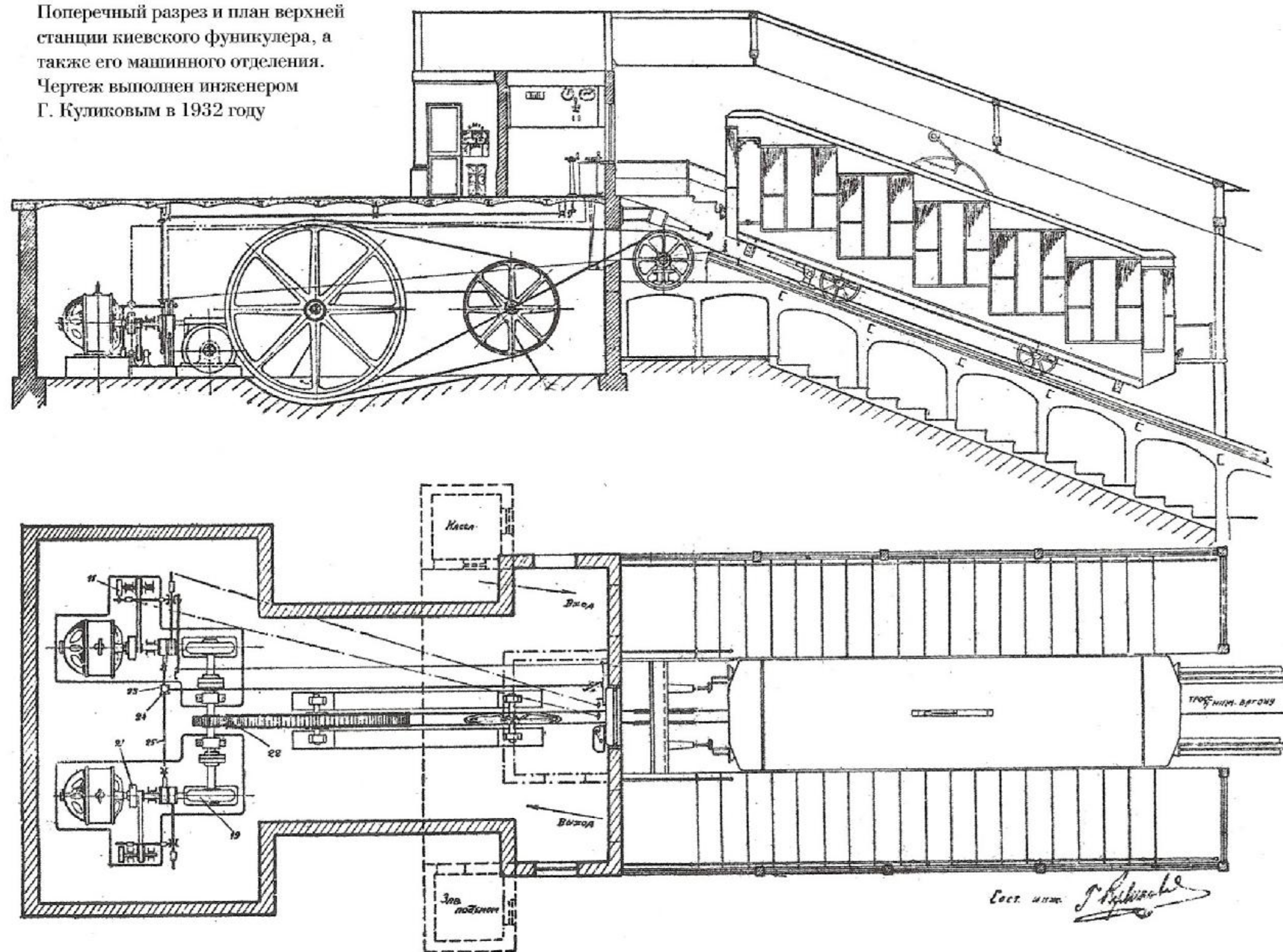
...Великой Отечественной войны подь-
...переходом, как, впрочем, и трам-
...города фуникулер про-
...ремонт и 27
...запущен в регулярную экс-
...1946 года ежедневно перевозил
...тысяч человек.



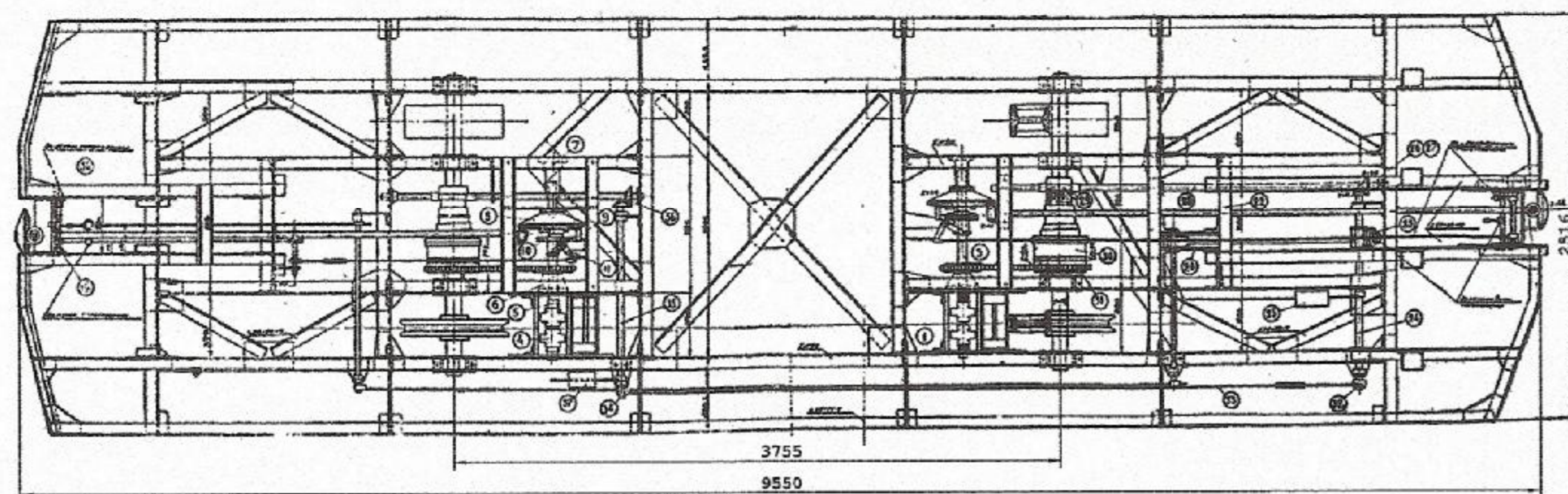
Группа конструкторов и рабочих КТЗ на фоне
нового полуметаллического вагона

1928 г.

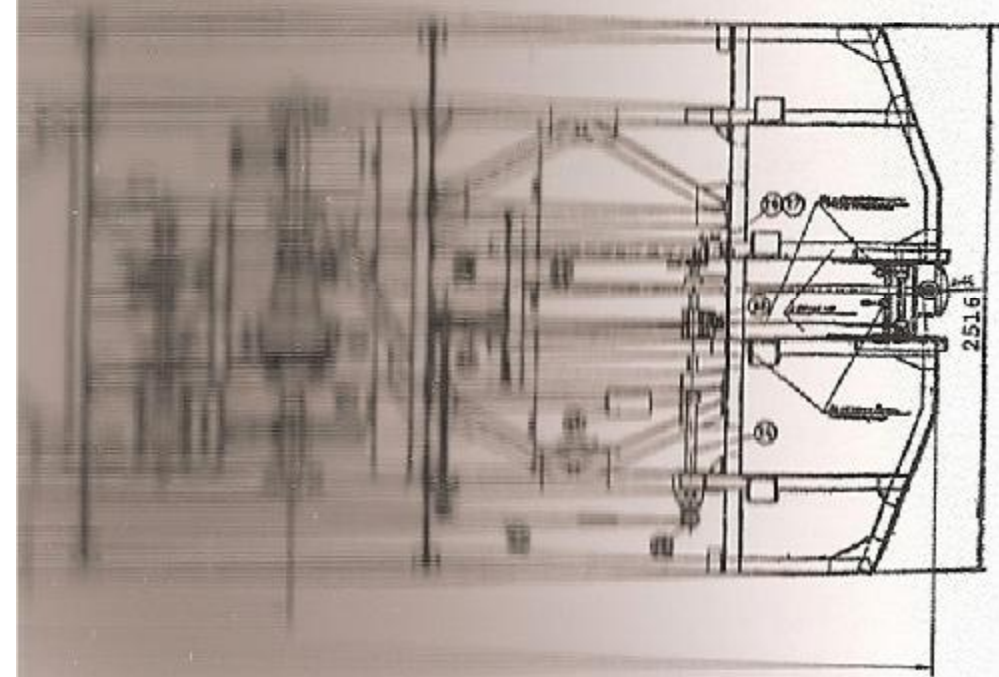
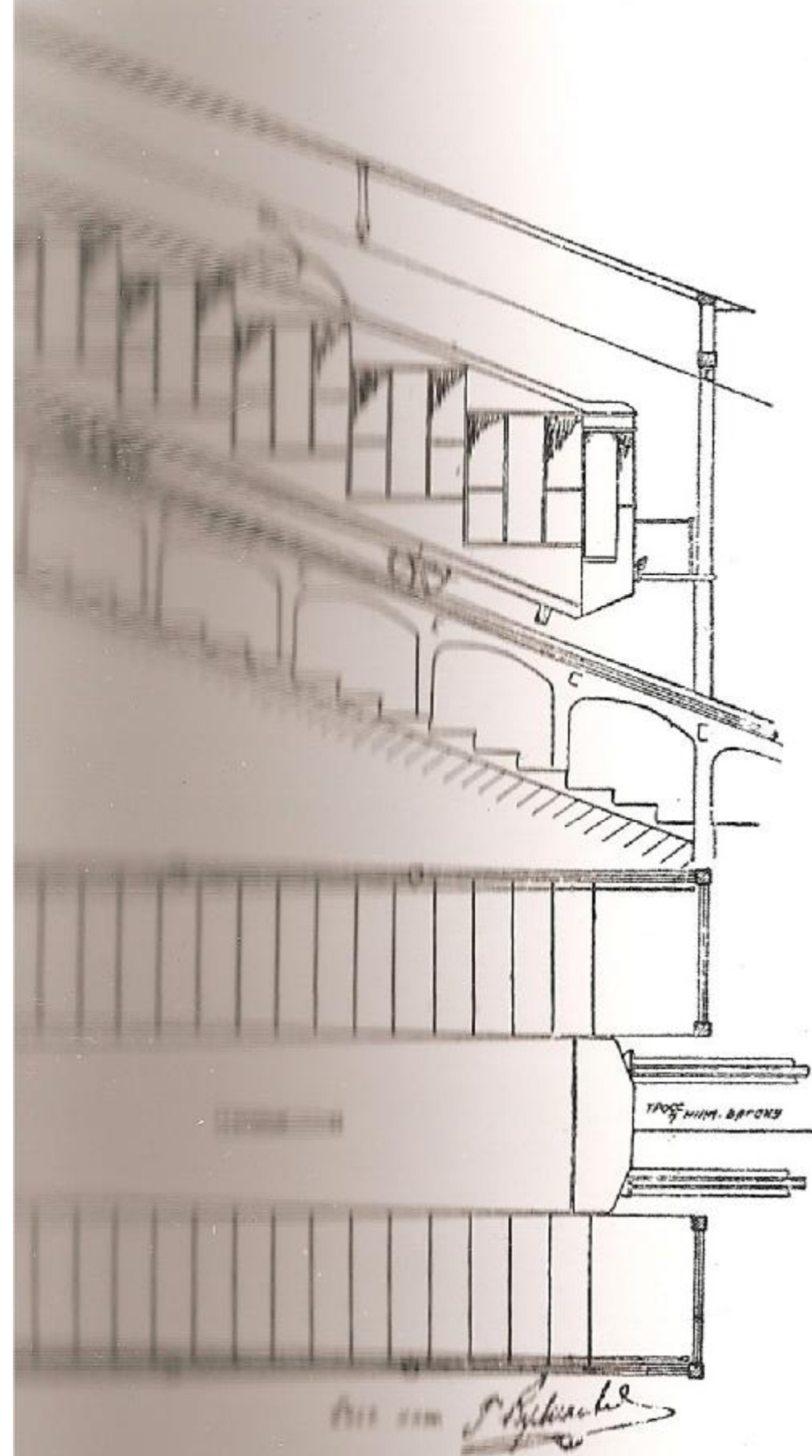
Поперечный разрез и план верхней станции киевского фуникулера, а также его машинного отделения. Чертеж выполнен инженером Г. Куликовым в 1932 году



План рамы вагона киевского фуникулера образца 1929 г. с элементами ходовой части



После освобождения города фуникулер прошел восстановительный ремонт и с 1947 года начал регулярную эксплуатацию



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



После освобождения города фуникулер прошел небольшой восстановительный ремонт и 27 ноября 1943 года был запущен в регулярную эксплуатацию

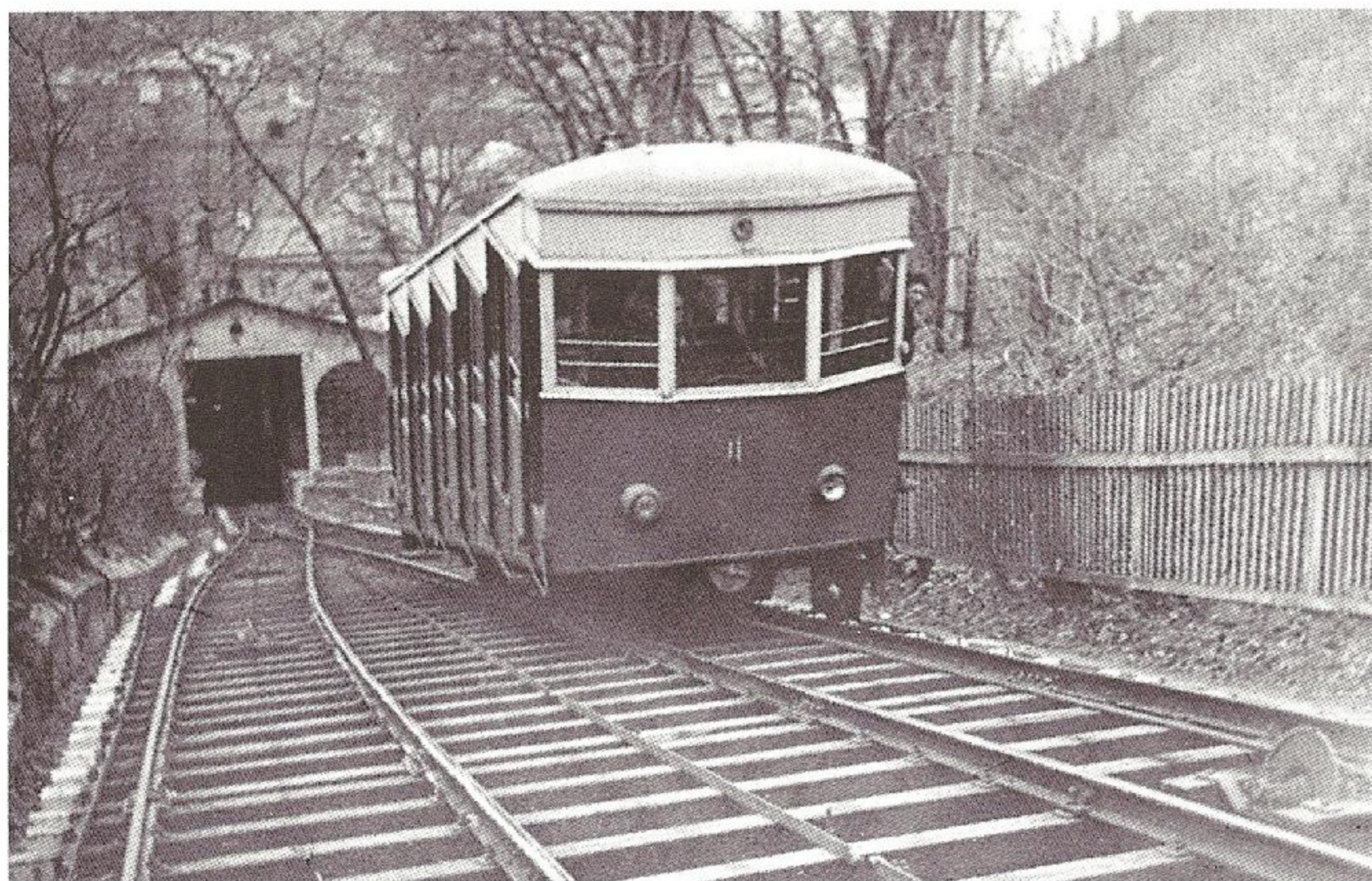
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1944 г.



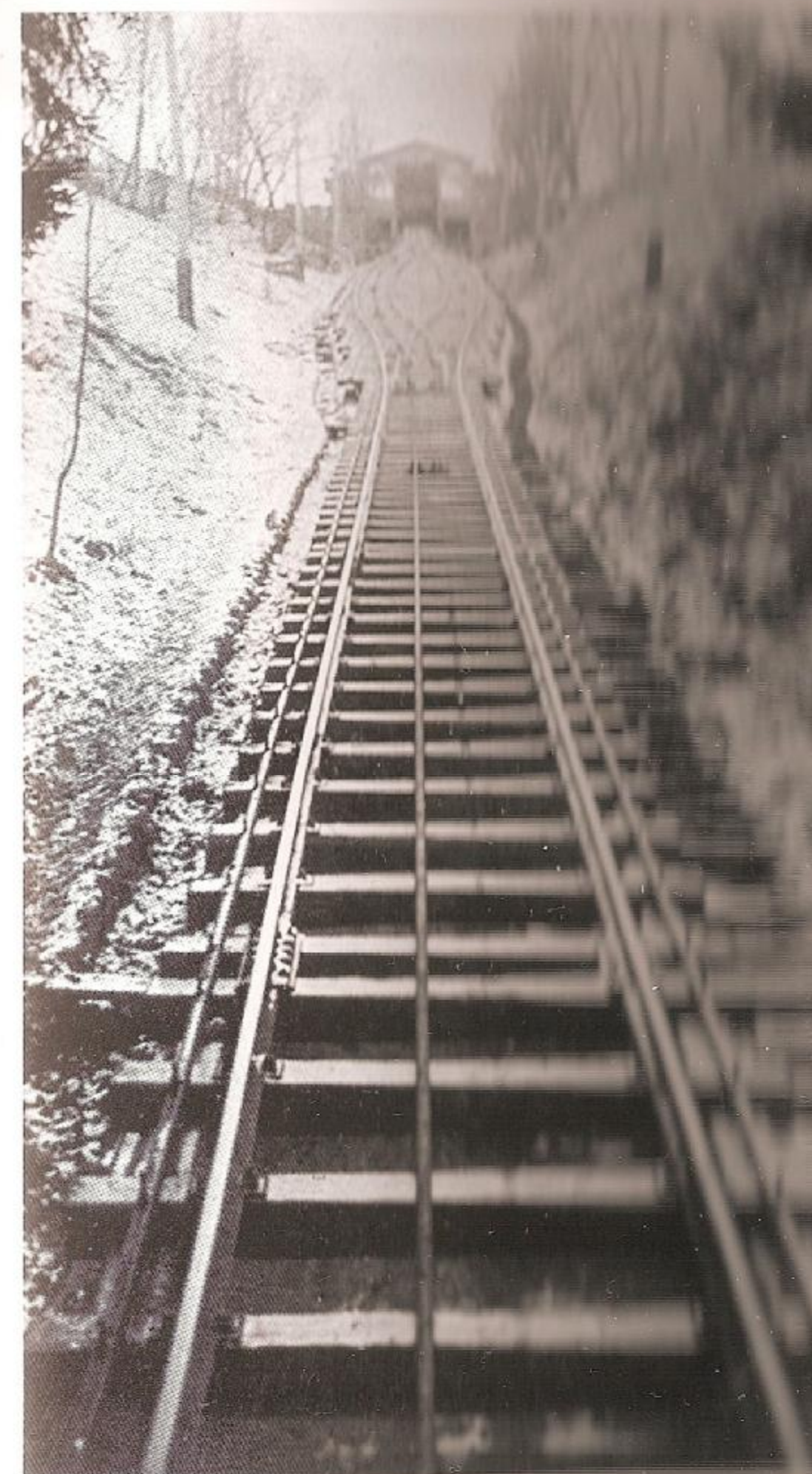
1943 г.

Витражи верхней
станции



1950-е гг.

Вагон образца 1928 г.
у верхней станции



1944 г.

Рельсовый путь

1943 г.

Витражи верхней
станции

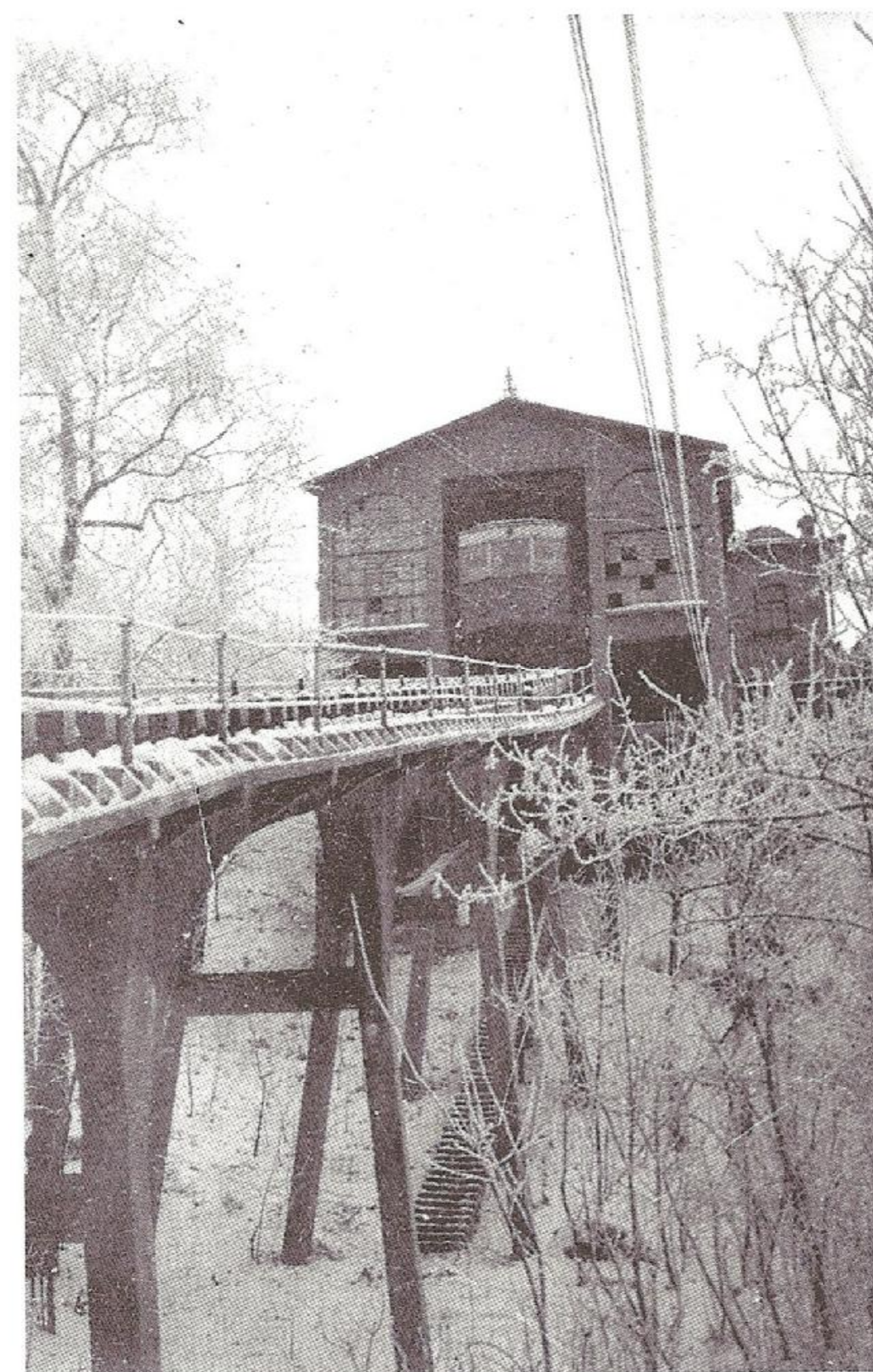
1950-е гг.

Вагон образца 1928 г.
у верхней станции



1944 г.

Рельсовый путь



1944 г.

Рампа верхней станции

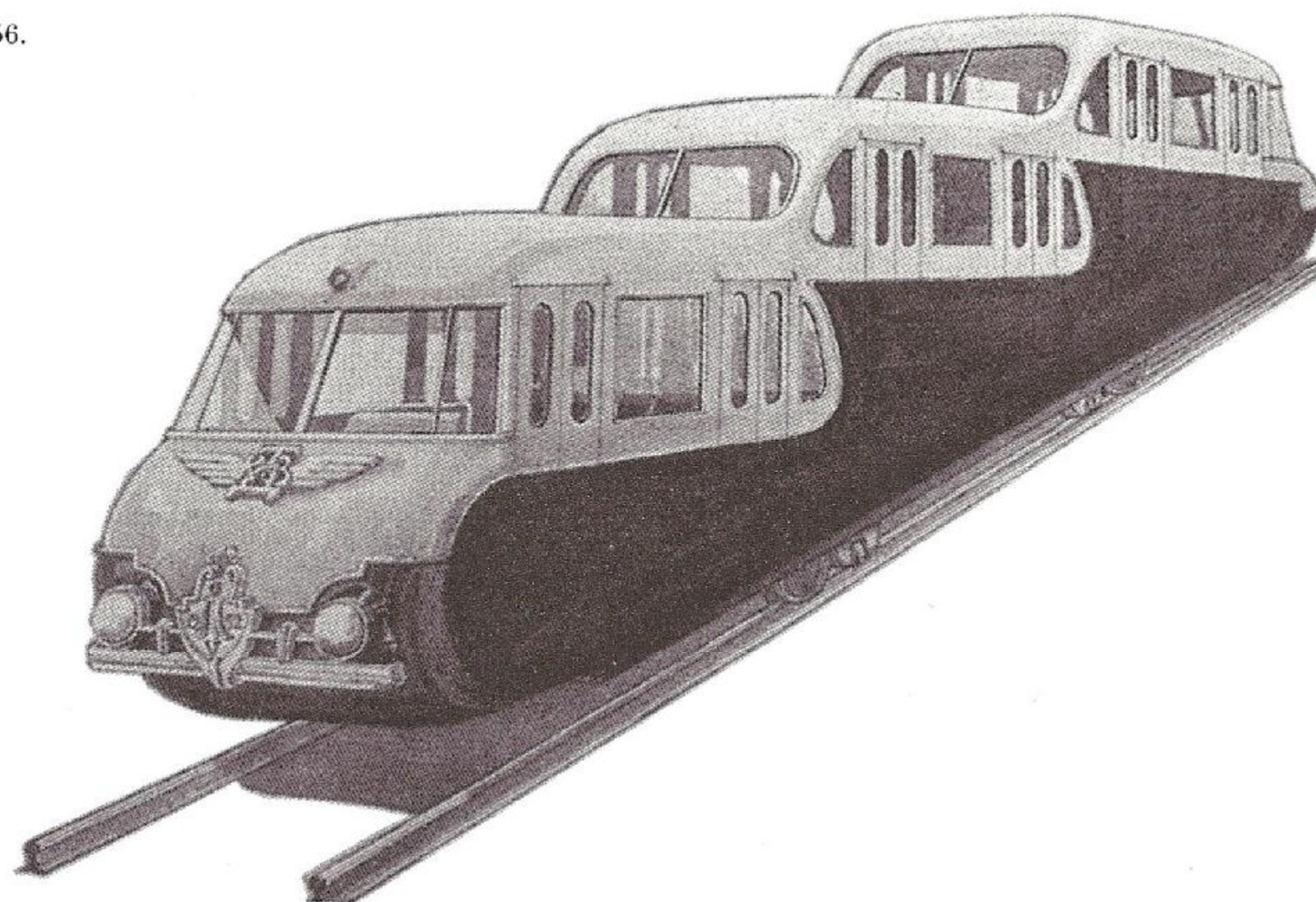
Вторую реконструкцию киевского фуникулера осуществили в два этапа. В 1956 году специалистами КТЗ под руководством В. С. Серегина были сконструированы цельнометаллические вагоны К-56 с каскадным кузовом полуобтекаемой формы и мягкими диванами в салоне, рассчитанном на 126 пассажиров. К-56 также были оборудованы автоматическими дверями и гидравлическим взводом тормоза. 20 декабря 1958 года новые вагоны приняли на борт первых пассажиров. Модернизация тягового оборудования производилась в течение 1963–1964 гг. К этому периоду также относится установка турникетов при входе на посадочные платформы.

Летом 1976 г. институт «Киевпроект» в рамках генплана развития города разработал три варианта замены фуникулера более современными типами подъемников. В первых двух случаях предусматривалось сооружение эскалаторов, в третьем – ско-

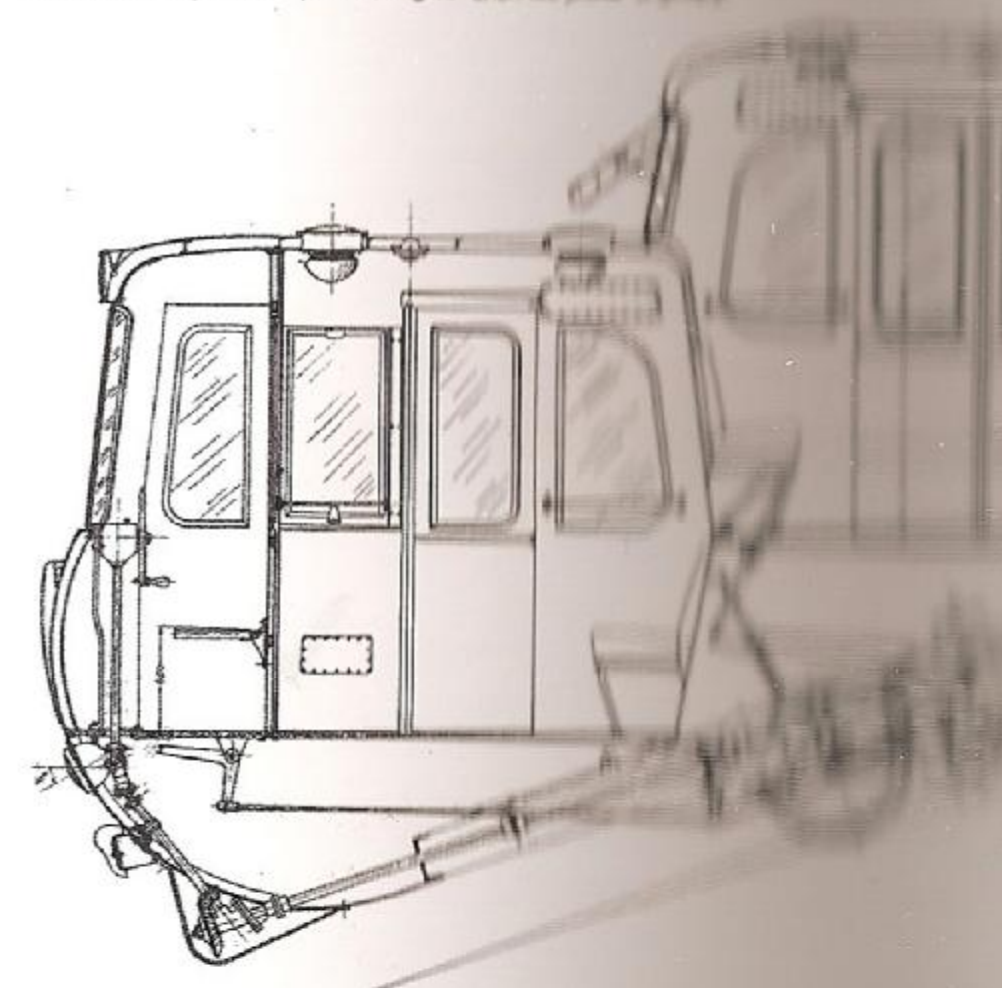
ростных вертикальных лифтов и движущихся тротуаров (травалаторов). Следует отметить, что первые проекты эскалаторных подъемов появились еще в начале 1960-х. Ликвидацию фуникулера наметили на 1980 год. Однако вскоре по настоянию главного архитектора города И. Н. Иванова Градсовет постановил сохранить подъемник как уникальное историческое сооружение. Тому же «Киевпроект» теперь было поручено разработать эскизы новых вестибюлей станций. Согласно утвержденному плану реконструкции, предусматривалась установка тягового оборудования с тиристорным управлением, изготовленного Новокраматорским машиностроительным заводом. Новые, более комфортабельные вагоны с модернизированной тормозной системой на 100 пассажиров каждый в который раз спроектировал и построил КЗЭТ (бывший КТЗ).

1956 г.

Эскизный проект вагона К-56.
Автор В. Серегин



1. Кузов металлический сварной и цельный
2. Вместимость из 4-х рядов по 12 человек
3. Длина вагона по наклону пути
4. Длина вагона по горизонтали
5. Длина пассажирского купе (по оси)
6. Ширина вагона по наружному
7. Ширина вагона внутри купе
8. Высота в салоне от пола до потолка
9. Высота пола купе от наружной ступени
10. Высота вагона по оси симметрии
11. База между колесами
12. Колеса
13. Диаметр колеса
14. Общая площадь пола вагона
15. Полезная площадь для пассажиров
16. Число мест сидеть
17. Число мест стоять (в чел. на 1 м²)
18. Общее число мест (из расчета в чел.)
19. Сиденье мягкое на металлическом каркасе
20. Внутреннее оборудование с автоматическим управлением
21. Двери кабинированные откидные
22. Стекла опущены и двери закрыты
23. В пассажирских крайних купе опущены двери



Гл. инж. Венерин	Дин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин
Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин
Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин
Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин
Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин	Инж. Серегин

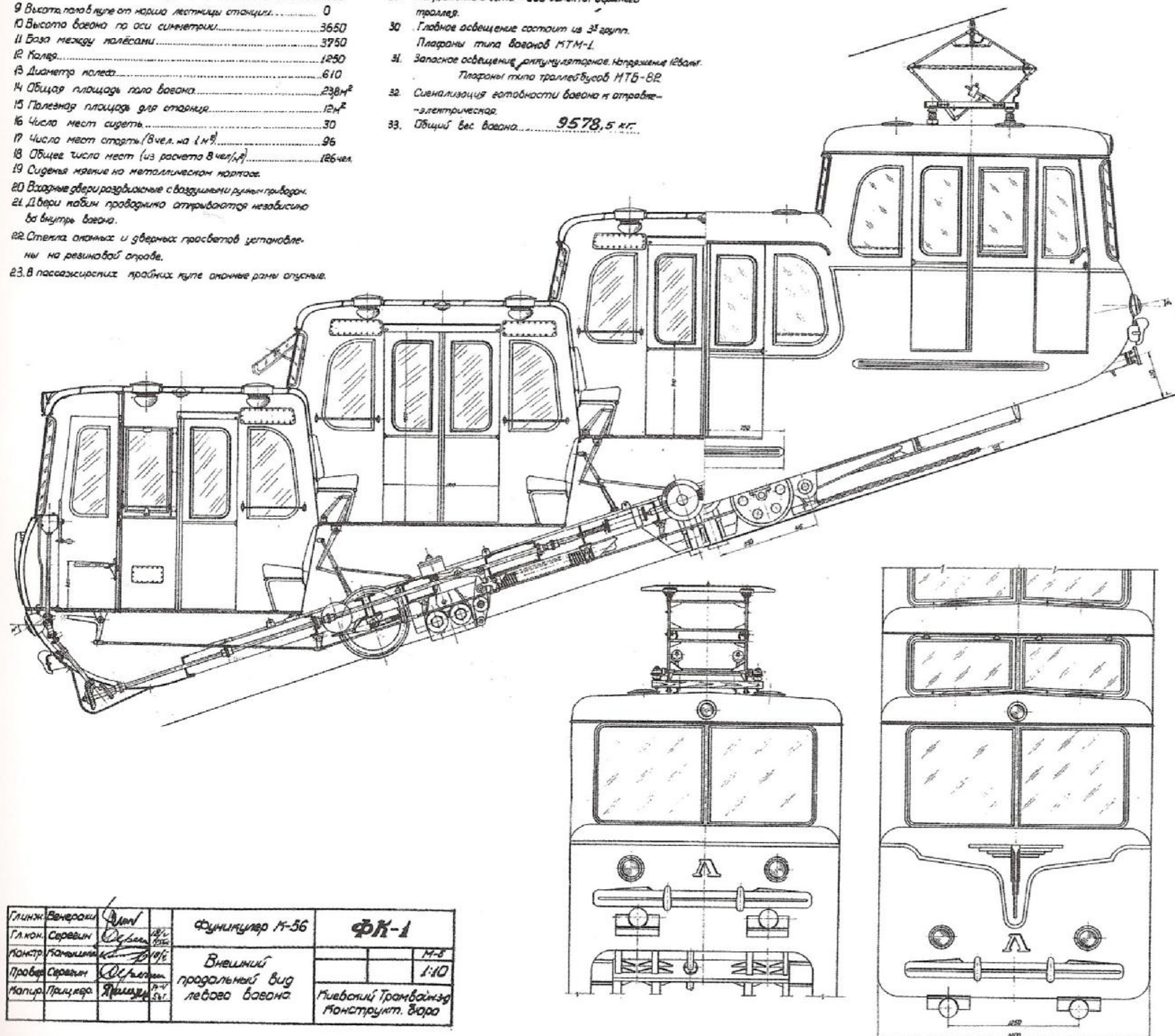
- 1 Кузов металлический сварной и клепаной конструкции.
- 2 Воксал состоит из 4-х кузовов пассажирских и 2-х служебных кабин.
- 3 Длина вагона по наклонку пути.....11000
- 4 Длина вагона по горизонтали.....10550
- 5 Длина пассажирского кузова (по осям).....2500
- 6 Ширина вагона в дорожке.....2600
- 7 Ширина вагона внутри кузов.....2400
- 8 Высота в салоне от пола до потолка.....2100
- 9 Высота пола кузова от марша лестницы станции.....0
- 10 Высота вагона по оси симметрии.....3650
- 11 База между колесами.....3750
- 12 Колеса.....1250
- 13 Диаметр колеса.....610
- 14 Общая площадь пола вагона.....238м²
- 15 Полезная площадь для стояния.....12м²
- 16 Число мест сидеть.....30
- 17 Число мест стоять (в чел. на 1 м²).....96
- 18 Общее число мест (из расчета в чел./м²).....126 чел.
- 19 Сиденье мягкое на металлическом каркасе.
- 20 Выходные двери раздвижные с воздушными ручными приводами.
- 21 Двери кабин проводника открываются независимо от втулки вагона.
- 22 Стекла оконных и дверных проемов установлены на резиновой опоре.
- 23 В пассажирских проходах кузова оконные рамы опускаются.

- 24 В промежуточных кузов лобовые рамы открываются на шарнирах.
- 25 Вагон оборудован ветровой вентиляцией.
- 26 Тормоза клиновые с автоматическим ручным приводом.
- 27 Выход тормоза - гидравлический.
- 28 Пантограф постоянного тока на троллейный провод.
- 29 Напряжение в сети - 600 вольт от верхнего троса.
- 30 Главное освещение состоит из 3-х групп. Пантографы типа вагонов МТМ-1.
- 31 Запасное освещение аккумуляторное. Напряжение 12 вольт. Пантографы типа троллейбусов МТБ-82.
- 32 Сигнализация готовности вагона к отправке - электрическая.
- 33 Общий вес вагона.....9578,5 кг.

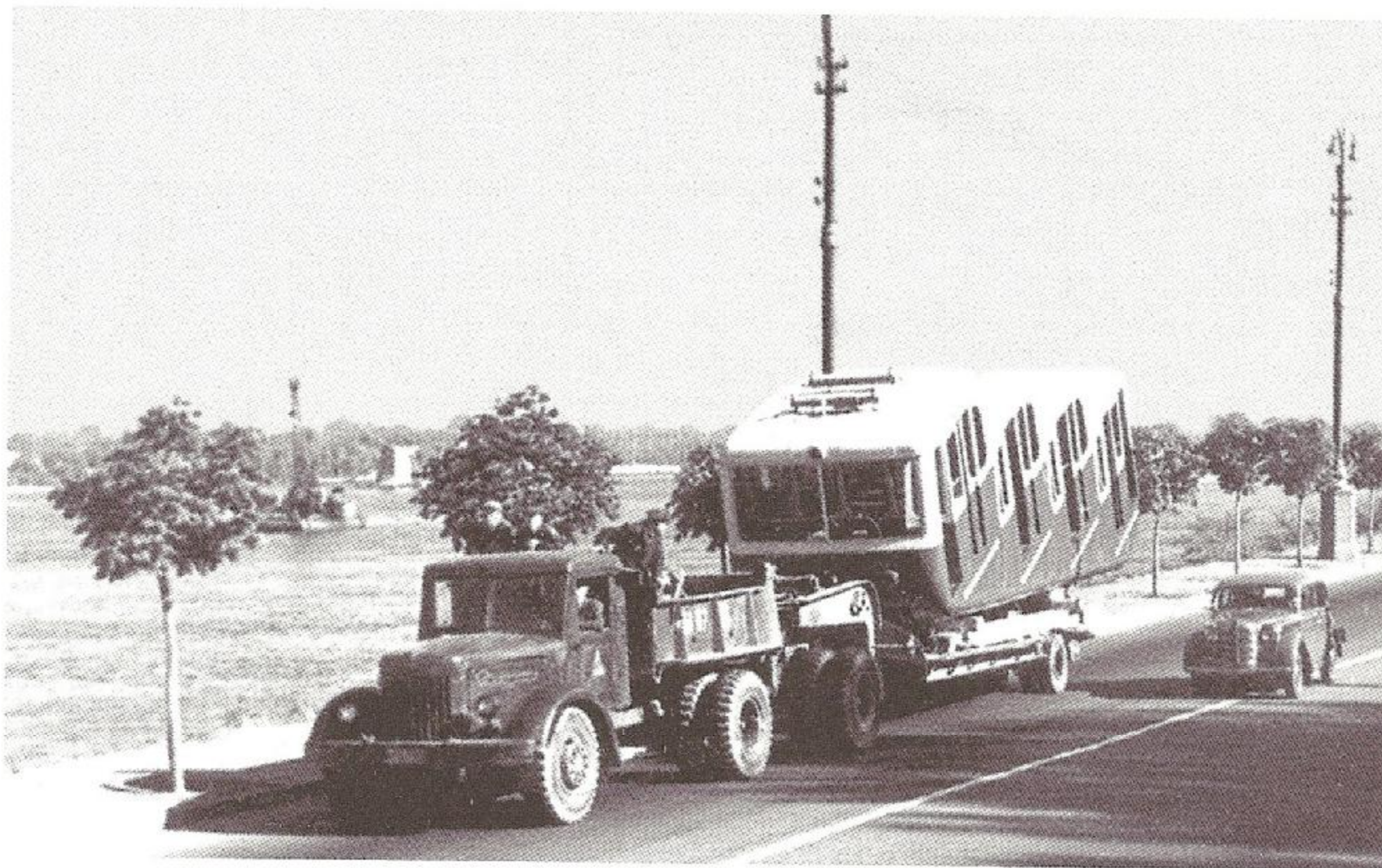
Утверждено:

Гл. инженер Т.Т. Укр.

А.В. Сидоренко Юмашевский
20/8-1956г.

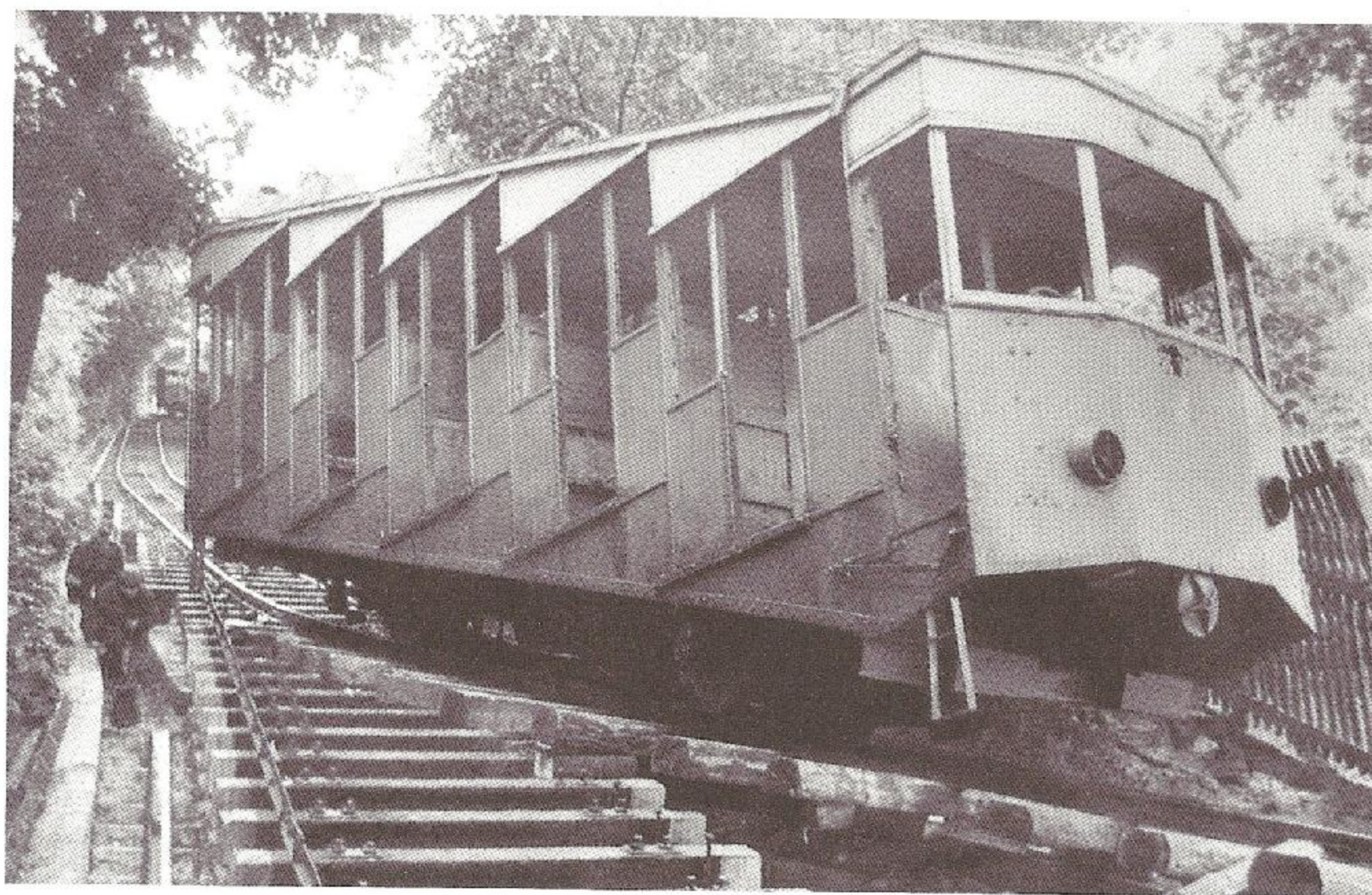


Гл. инж. Венерский	Д.И.И.	Функционер М-56	ФК-1
Гл. кон. Серовин	В.С.С.	Внешний	М-8
Констр. Гоминский	В.И.Г.	проходный вид	1:10
Провод. Серовин	В.С.С.	левого вагона	Глибский Трамвайно-Монстр. Зоро
Машин. Пилик	Я.И.П.		



1958 г.

Транспортировка
новых вагонов К-56,
изготовленных КТЗ
им. Дзержинского



Спуск старого вагона
по временной ветке
в процессе замены
подвижного состава



1958 г.

Транспортировка
новых вагонов К-56,
выготовленных КТЗ
им. Дзержинского



Спуск старого вагона
по временной ветке
в процессе замены
подвижного состава

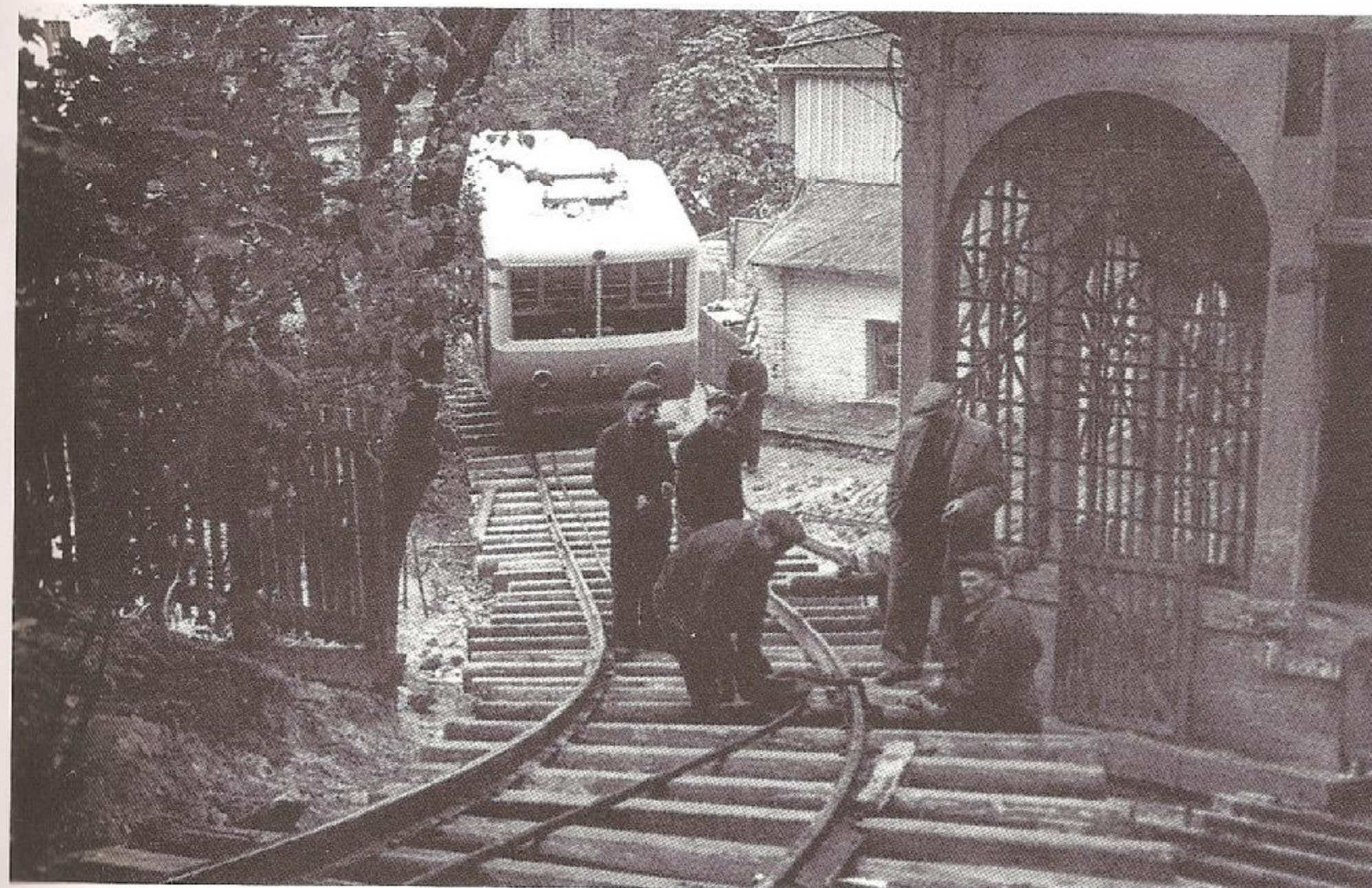


ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



1958 г.

Установка вагона К-56
с последующим его
поднятием с ул. Боричев
Ток на верхнюю станцию



Подъем вагонов К-56
по временной ветке

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Восстановленный старый вестибюль верхней станции

1959 г.





1959 г.

Трамвай на улицах Киева



1970-е гг.

Вестибюль верхней станции после вторичной реконструкции в 1963—1964 гг.



Со стороны Почтовой площади к нижней станции фуникулера вел крытый коридор

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Правый (литера «П») вагон К-56 у нижней станции

1960-е гг.

1960-е гг.

Вагон К-56 «Л» (левый)
подходит к верхней станции



1960-е гг.

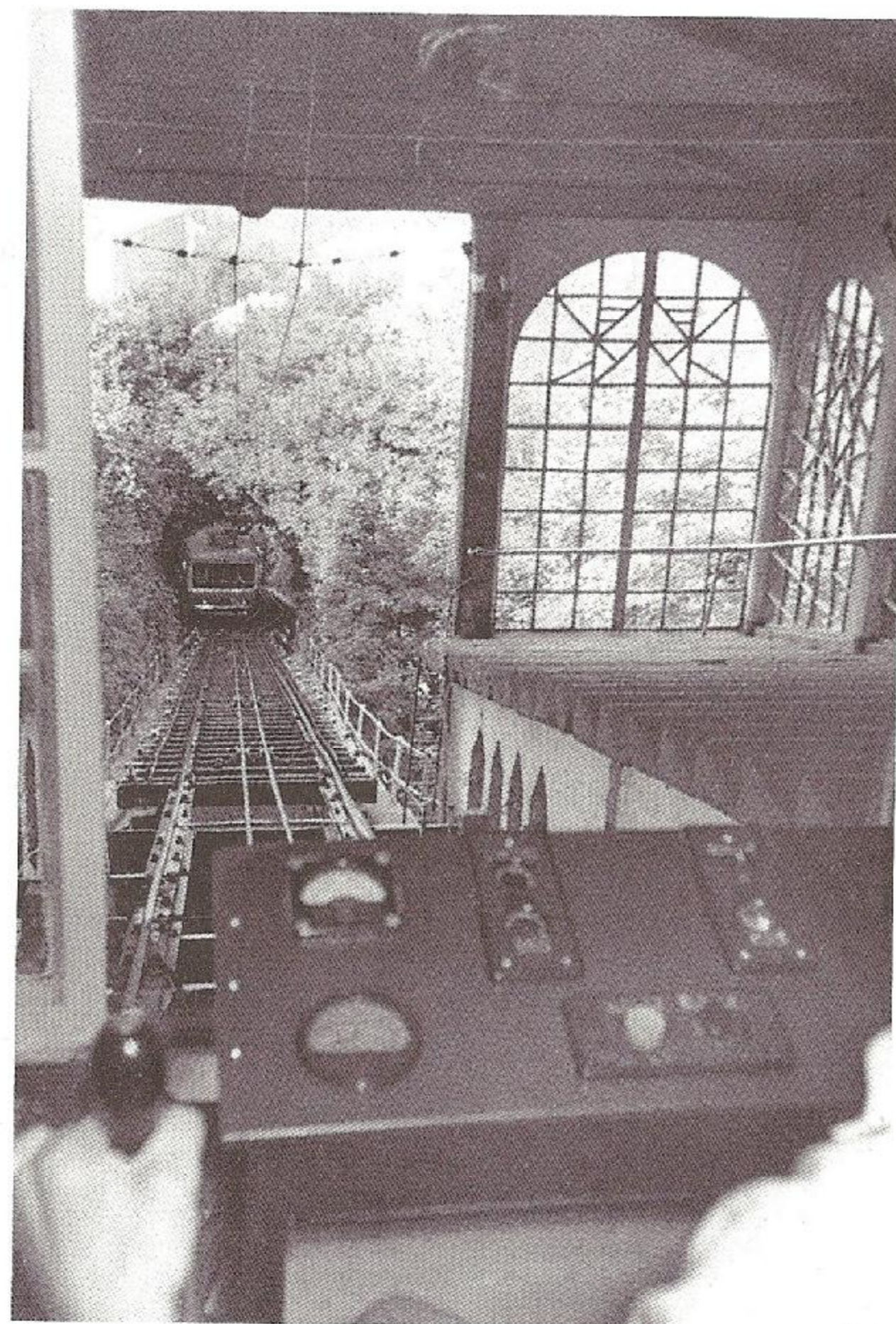
ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

1960-е гг.

Вагон К-56 «Л» (левый)
подходит к верхней станции



ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Пульт управления в кабине
верхней станции

1960-е гг.

Третье по счету открытие обновленного фуникулера состоялось 29 декабря 1984 года. Особое внимание пассажиров привлекло оформление станций, при строительстве которых использовали оригинальные инженерные и архитектурные решения. Главный архитектор проекта Я. Виг рассказывал:

«Нижнюю станцию мы стремились гармонично вписать в ансамбль Почтовой площади. Она должна была стать частью символа «речных ворот» столицы. В качестве перекрытия были использованы сложные тонкостенные железобетонные конструкции. Ступенчатые своды, повторяя рельеф Владимирской горки, расширяются подобно подзорной трубе. В зазорах между ними устроены витражи. По сравнению с прежним зданием новый вестибюль гораздо просторнее. Лестничные марши платформ стали на 5 метров длиннее. По обеим сторонам верхней станции оборудованы смотровые террасы. Для внешнего оформления использован бутовый камень, а также декоративные алюминиевые профили».

Открытию предшествовала трехнедельная обкатка вагонов. Новое оборудование не только обеспечило плавный ход, но и позволило несколько повысить скорость движения. Теперь жители Подола могли подняться в центр всего за 2,5 минуты, т. е. на одну минуту быстрее, чем прежде. В конце 1980-х гг. фуникулер работал с 6 часов утра до часу ночи с интервалом движения 5 минут.

В настоящее время длина пути фуникулера составляет 220 м (колея 1250 мм) при среднем уклоне 19° и перепаде высот 75 м. Ежегодно в июне подъемник закрывают на плановый профилактический ремонт. В преддверии 100-летнего юбилея фуникулера неоднократно поднимался вопрос о его коренной реконструкции с установкой новейшего швейцарского оборудования. Эскизный проект ультрасовременного подвижного состава с большой площадью остекления был разработан Авиационным научно-техническим комплексом им. Антонова. Однако процесс обновления фуникулера по сей день находится на стадии эскизов и обещаний со стороны городских властей, а наш неутомимый труженик, хотя и в устаревшем облике, продолжает исправно служить людям.

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

2010 г.

Современный вид внешнего
фуникулера: вагоны ФН-80,
построенные КЗЭТ в 1984 году,
сохранили свой первоначальный
облик

На следующем рисунке
Современный вид вестибюля
нижней станции внешнего
фуникулера

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

2010 г.

Современный вид киевского фуникулера: вагоны ФК-80, построенные КЗЭТ в 1984 году, сохранили свой первоначальный облик

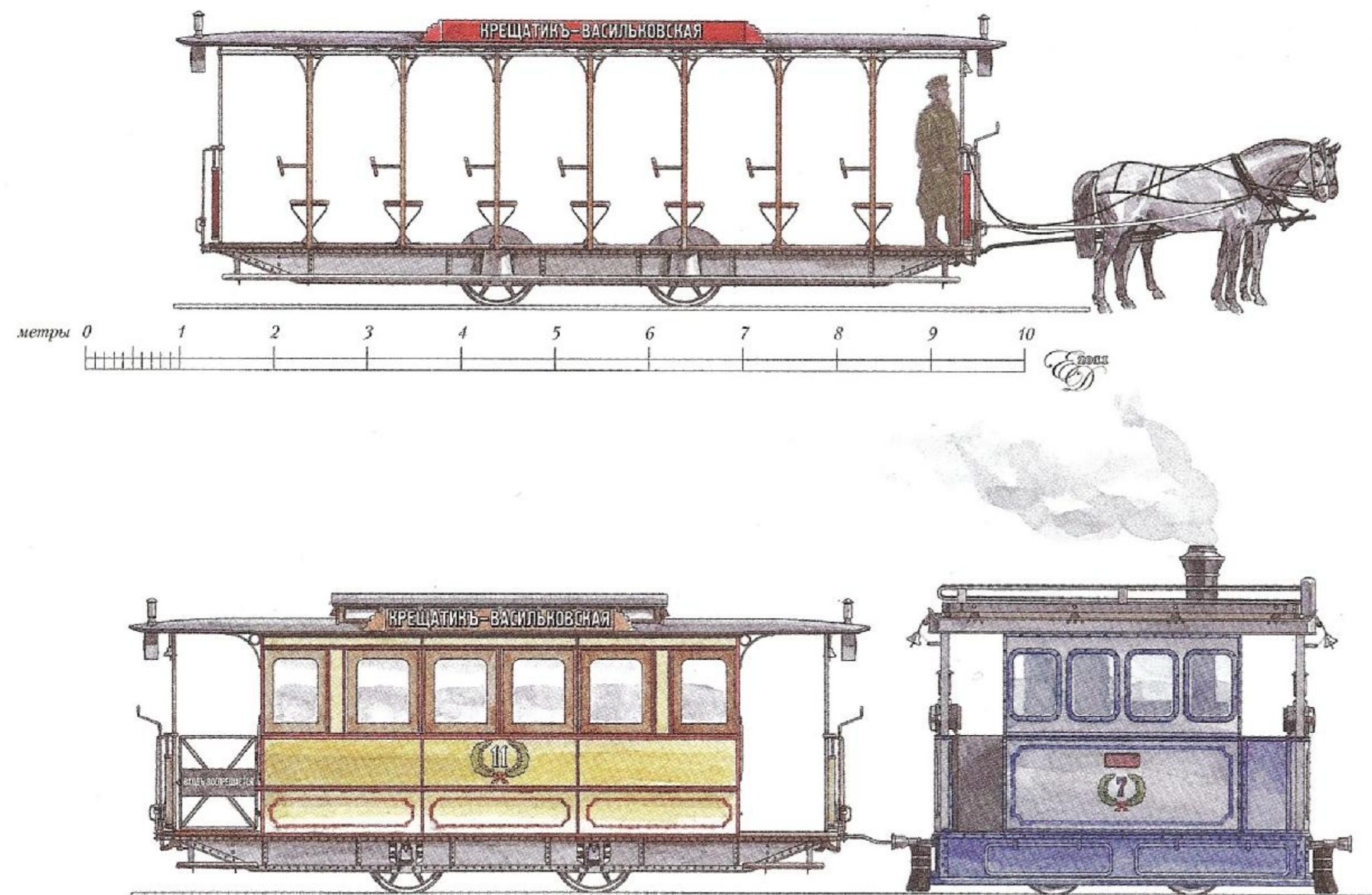


На следующем развороте: Современный вид вестибюля нижней станции киевского фуникулера

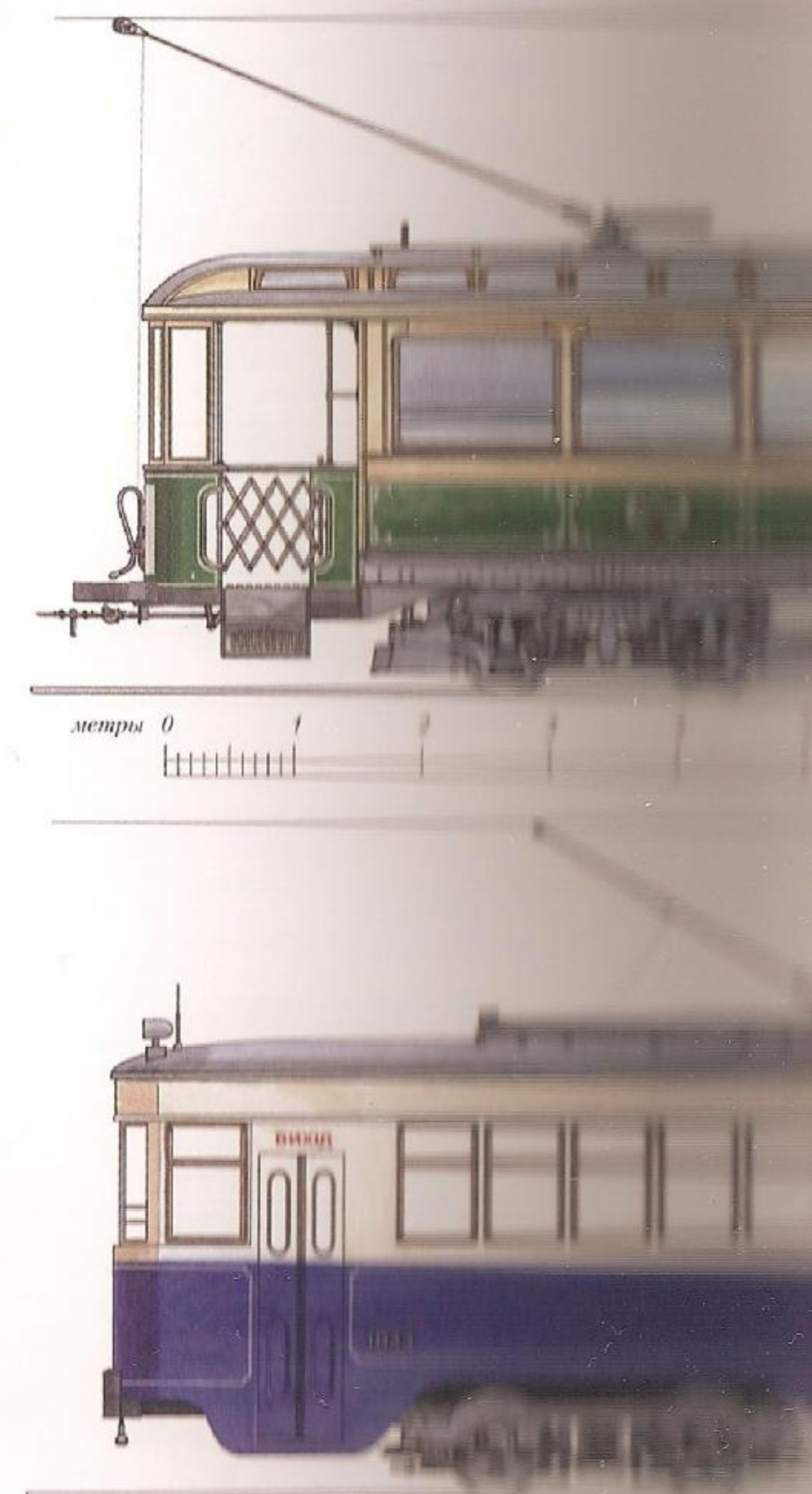


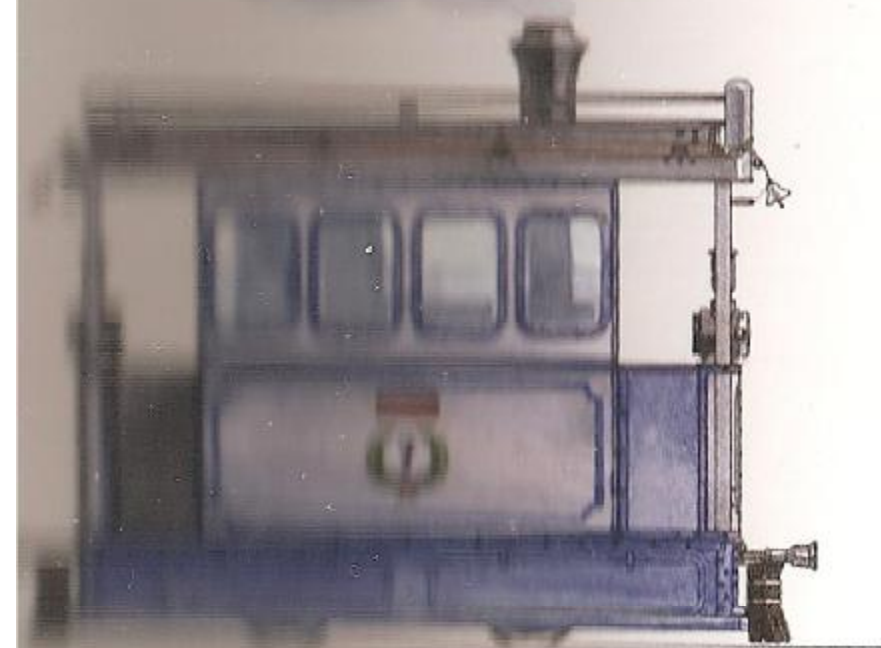


Парокошный вагон КГЖД постройки
Коломенского завода



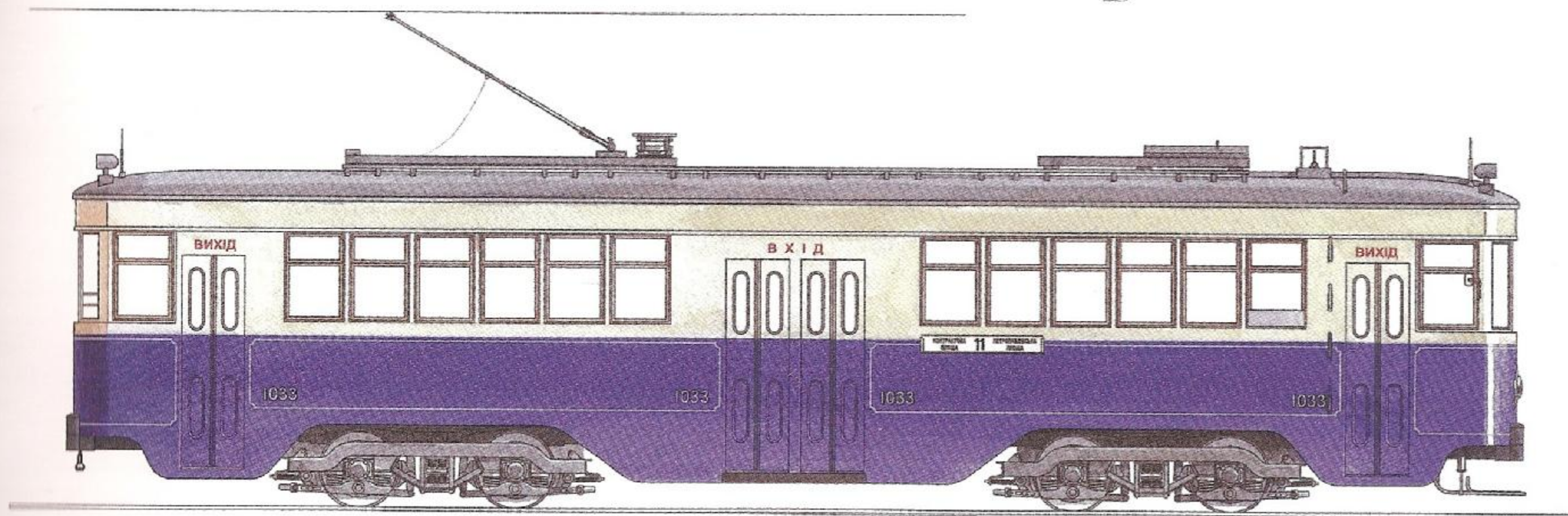
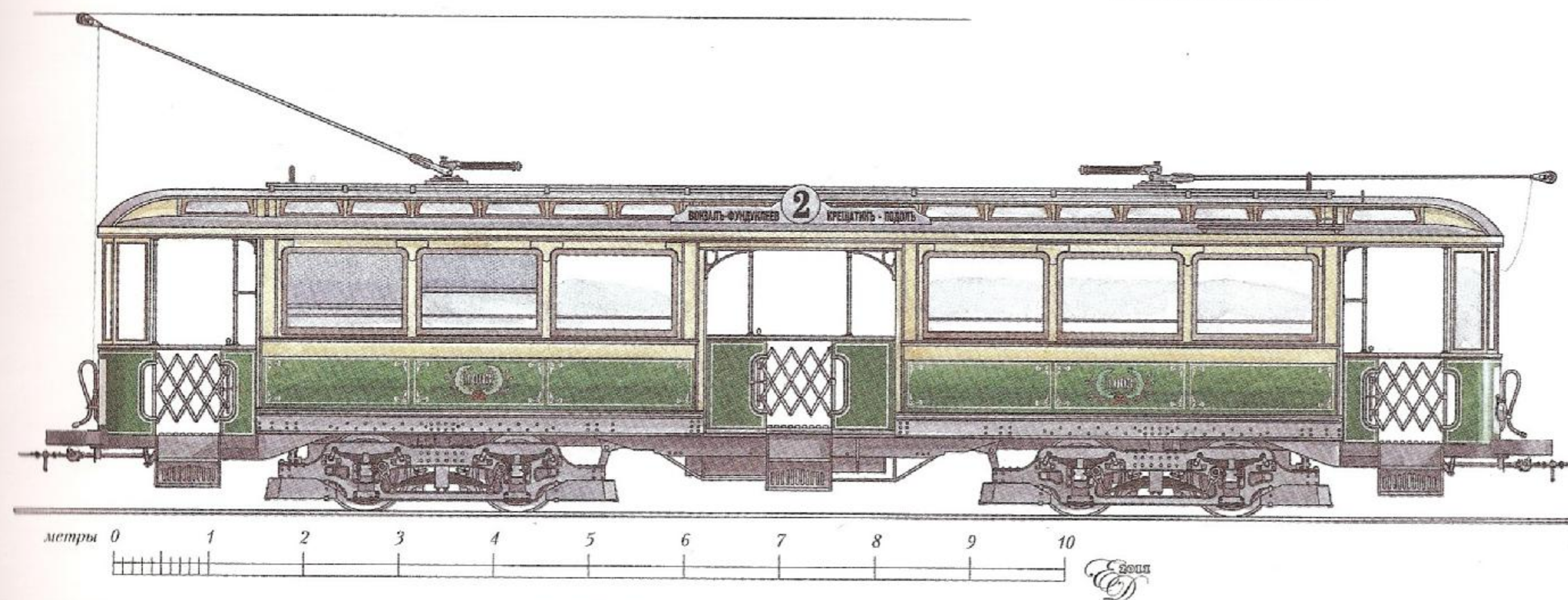
Танк-паровоз тип 45 с прицепным
вагоном закрытого типа





ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

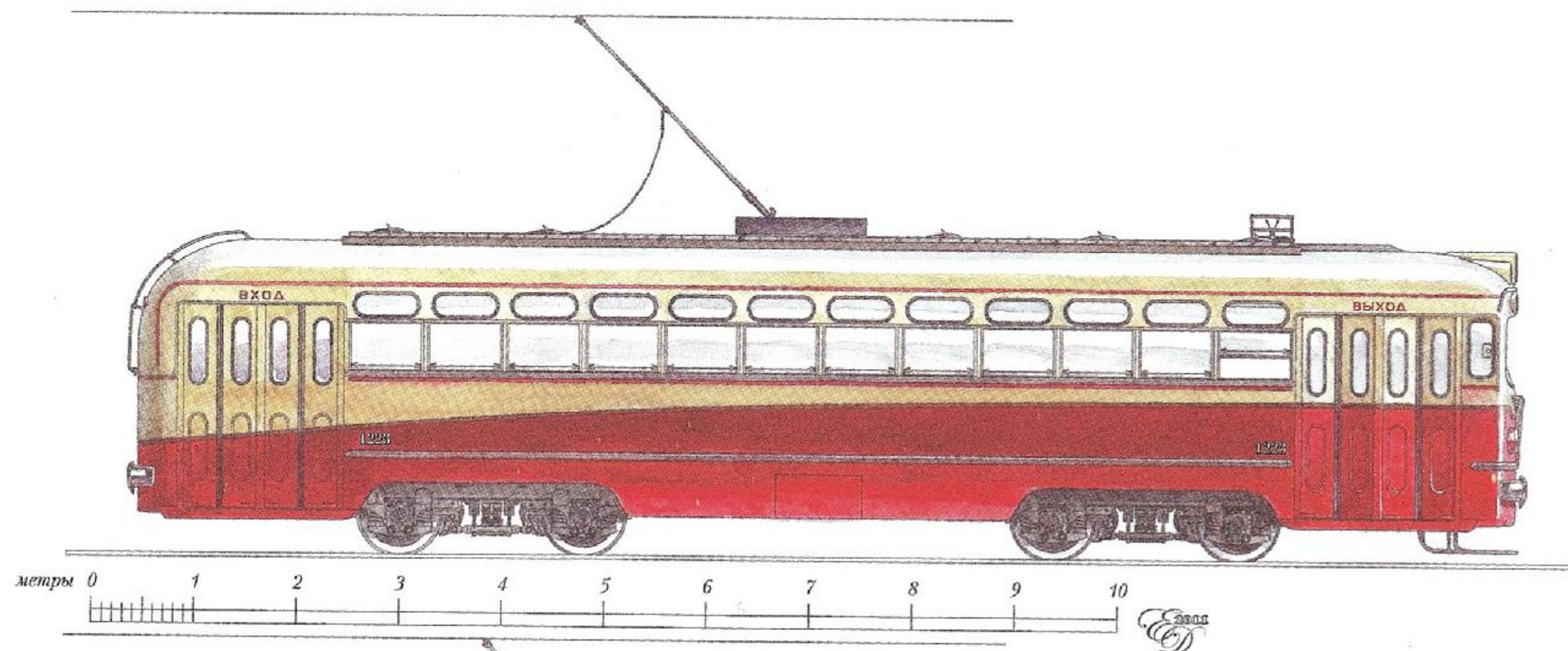
Моторный вагон пульмановского типа
постройки завода MAN



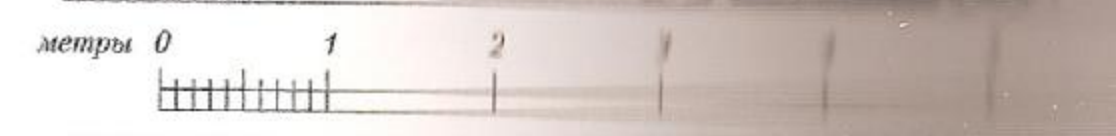
Моторный вагон 4М постройки
Киевского трамвайного завода

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Вагон МТВ-82 постройки Рижского вагоностроительного завода



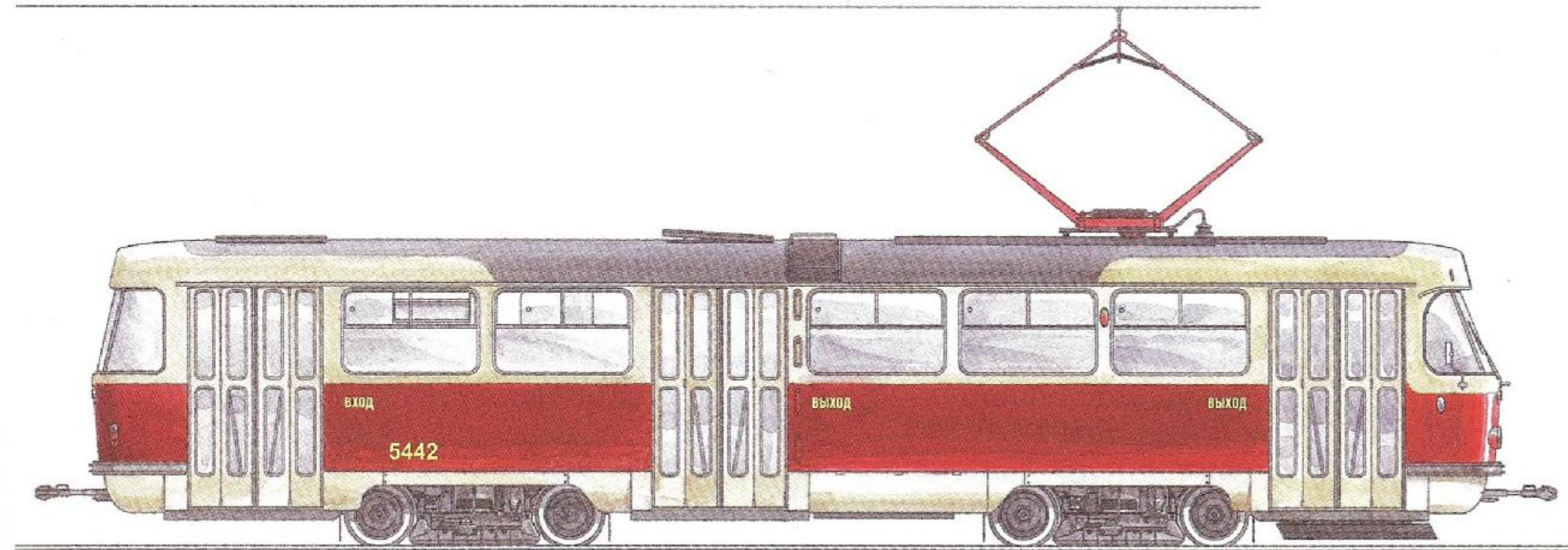
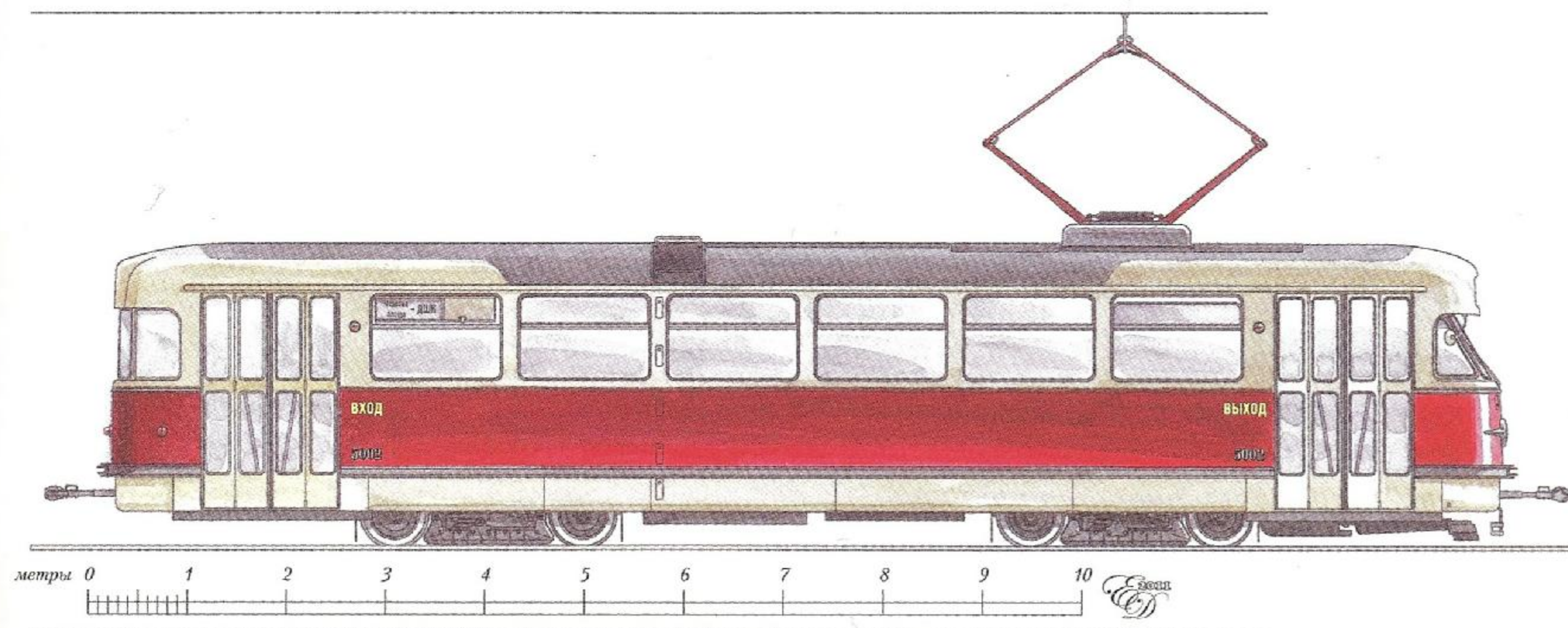
Двусторонний вагон КТВ-55-2 постройки Киевского трамвайного завода





ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Вагон Tatra T2, произведенный в Чехословакии



Вагон Tatra T3, произведенный в Чехословакии

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА



Схема
трамвайной сети
состоянием на

2000

ГОД

Красным выделены действующие маршруты
состоянием на 1 января 2011 года

Год	Количество вагонов, ед.	Число перевезенных пассажиров, млн.
1980	907	367,9
1985	924	363,7
1990	902	438,1
1994	754	269,1
2000	579	248,3
2005	509	...
2010	446	69,03

М-ты	Конечные пункты маршрутов
1	Дворец спорта – Михайловская Борщаговка
1к	ул. Старовокзальная – Михайловская Борщаговка
2	ул. Сабурова – ст. «Ватутина»
3	ст. «Площадь Победы» – ст. «Кольцевая дорога»
4	ул. Л. Гавро – ст. метро «Героев Днепра»
5	Дворец спорта – Железнодорожный массив
6	Дворец спорта – Контрактовая площадь
7	площадь Т. Шевченко – Пуца-Водица
8	Дарницкий вокзал – ст. метро «Позняки»
10	ул. Старовокзальная – Московская пл.
11	Контрактовая площадь – ул. Л. Гавро
12	Контрактовая площадь – Пуца-Водица
14	Контрактовая площадь – Автогенный завод
15	ул. Старовокзальная – Автогенный завод
16	ул. С. Скляренко – ст. метро «Героев Днепра»
18	Контрактовая площадь – ул. Старовокзальная
19	Контрактовая площадь – площадь Т. Шевченко
21	Контрактовая площадь – бульвар Перова
22	бульвар Перова – завод ЖБК
22к	Дарницкий вокзал – завод ЖБК
23	Просп. Алишера Навои – ДВРЗ
25	Харьковский массив – завод ЖБК
26	ст. метро «Лесная» – Харьковский массив
27	ст. метро «Лесная» – Контрактовая площадь
28	ст. метро «Лесная» – ул. Милославская
29	ст. метро «Лесная» – Красный Хутор
31	Контрактовая площадь – завод ЖБК
32	ст. метро «Лесная» – ДВРЗ
33	ул. Сабурова – ДВРЗ
34	Контрактовая площадь – ул. Энтузиастов
35	ст. метро «Лесная» – ул. Сабурова

В 1990-е годы состояние киевского трамвайного парка резко ухудшилось: открытие новых маршрутов, новые вагоны – все это стало скорее исключением, нежели правилом. В 1992 году была введена новая линия по Красногвардейской ул. (маршрут № 23), а в конце 1994-го удлинити маршрут № 28 до ул. Милославской. Для улучшения сообщения Троещины с Харьковским массивом началось строительство левобережной скоростной трассы, однако первая ее очередь была пущена лишь в мае 2000 года. Построенный участок (маршрут № 2), как оказалось впоследствии, не вписался в общую транспортную систему и ныне закрыт. В марте 1998 года появился маршрут № 8, связавший кварталы Харьковского массива со станцией метро «Позняки». На протяжении 1995–1998 гг. проводилась реконструкция Автозаводской улицы, где трамваи курсируют теперь по обособленной полосе. В 1996 году сняты рельсы по улицам Воровского и Коминтерна, а участок по Саксаганского (в квартале между улицами Л. Толстого и Коминтерна) перенесен на Жилианскую. Также изменился узел в районе Дворца спорта (разворотная петля переместилась в сквер близ станции метро). В сентябре 1998 года ликвидирована линия от Дворца спорта к мосту им. Патона, закрыт маршрут № 27.

На кризис 1990-х столичный трамвайный парк отреагировал резким ухудшением всех показателей. Городскими властями был взят курс на развитие частных перевозок, а финансирование коммунального транспорта резко сократилось. Незаметно киевские улицы заполнили так называемые «маршрутки». Сегодня для многих киевлян именно этот транспорт стал основным средством передвижения.

С 1994 по 2009 г. было закрыто более десятка эффективно действовавших трамвайных маршрутов, не обновлялся инвентарный парк пассажирских вагонов и специальной техники, практически прекратилось выделение средств на проведение ремонтных работ и модернизацию подвижного состава. Из-за низкой зарплаты и нерегулярных выплат предприятие стало терять высококвалифицированных специалистов. В подтверждение сказанного достаточно привести несколько характерных цифр: с 1990 по 2005 г. общая

протяженность трамвайных путей сократилась на 17%; количество вагонов уменьшилось на 44% (среди имеющегося подвижного состава около 80% вагонов давно отработали свой амортизационный срок и подлежат списанию), количество перевезенных трамваем пассажиров снизилось на 60 %. При этом спрос на перевозки постоянно растет. На отдельных маршрутах в часы пик наполнение вагонов превышает действующие нормативы в 2 – 2,5 раза, следовательно, о качестве перевозок в таких условиях говорить не приходится.

Характерной чертой первых четырех лет XXI века стала активная и бесцеремонная ликвидация трамвая. В этот период были упразднены линии к Железнодорожному массиву и Московской площади, убраны рельсы с улиц Саксаганского и Жилианской (сохранялась лишь служебная ветвь депо им. Шевченко). 9 июня 2004 года последний пассажирский вагон прошел по мосту им. Патона. Так в Киеве правобережная и левобережная трамвайные сети оказались изолированными друг от друга. В ноябре 2004 года закрыли линию по проспекту Гагарина, и по сегодняшний день несколько маршрутов идут обходным путем через Красногвардейскую ул. и бывшую служебную линию по ул. Усенко. В связи с резким сокращением общего числа обслуживаемых маршрутов в 2005 году был закрыт Лукьяновский парк, а весь его подвижной состав передан в Подольское депо (бывшее им. Красина).

В 2006 году депо им. Шевченко было перенесено из центра города на окраину Борщаговки, в новые корпуса. Ныне эта ремонтно-эксплуатационная база обслуживает исключительно скоростной трамвай. Весной 2009 года, с началом реконструкции значительного участка скоростной линии, парк им. Шевченко оказался отрезанным от общей сети города и более года не работал.

Сквозное движение по реконструированной скоростной трассе возобновилось лишь в сентябре 2010 года, однако на момент открытия большинство станций не были готовы к приему пассажиров. Кроме «единицы» и «тройки» на обновленной линии появился маршрут № 2 (ул. Булгакова – Кольцевая



дорога). Впервые за последние два десятилетия киевское трамвайное хозяйство обновилось новым подвижным составом: появились сочлененные КЭР-Н, собранные на вагонах Tatra T3, трамвайный парк № 11 получил 8 вагонов «Татра В3», а парк № 12 – экземпляр современной трехсекционной ЛВС-2009 производства ПТМЗ.



дорога). Впервые за последние два десятилетия киевское трамвайное хозяйство пополнилось новым подвижным составом: помимо девяти сочлененных K3R-N, собранных на базе старых вагонов Tatra T3, трамвайный парк им. Шевченко получил 8 вагонов «Татра-Юг», а также один экземпляр современной трехсочлененной модели ЛВС-2009 производства ПТМЗ.

2010 г., июнь

Tatra T3 маршрута № 5 (Контрактовая пл. — бульвар Дружбы народов) на фоне Пешеходного моста. Линия по Набережному шоссе была ликвидирована 22 февраля 2011 года





Tatra K3R-N

В 2002–2003 гг. чешское предприятие Pars nova a.s. (umperk) разработало проект трехсочлененного трамвая K3R-N на базе модели Tatra T3. Старые одиночные вагоны фактически становились компонентами для создания нового подвижного состава повышенной вместимости.

В 2004 году силами Дарницкого депо был изготовлен первый киевский K3R-N, получивший инвентарный № 401. Ныне чешскую технологию используют при капитальном ремонте на КЗЭТ (Подольский парк). До 2010 года было изготовлено 10 сочлененных вагонов, один из которых работает на скоростной линии в Кривом Роге.

Модель K3R-N строится с максимальным использованием механической части T3. Заново изготавливается только средняя низкопольная секция, соединяющая два одиночных кузова в единое целое. Две из четырех моторных тележек поддерживают свес крайних секций возле узла сочленения. Полученный в результате восьмиосный экипаж комплектуют новым электрооборудованием, в том числе тяговыми IGBT-транзисторами. Полностью обновляется внутренняя и наружная облицовка кузова с применением торцевых пластиковых «масок».

2011 г.

Вагон K3R-N № 410, выпущенный КЗЭТ в 2011 году. Сегодня на скоростной трассе работают 11 таких вагонов





2011 г.

Общий вид реконструированной станции скоростного трамвая «Улица Гната Юры». На обновленной трассе появились первые сочлененные вагоны с низким полом накопительных площадок

«Татра-Юг» К1

В 1994 году выпуск вагонов ТЗМ (Tatra T6B5) был организован на заводе «Южмаш» совместным чешско-украинским предприятием «Татра-Юг». Соучредителями стали ŠKD-Tatra, Одесский горисполком и КБ «Южное». До 2003 года включительно фирма изготовила около 30 трамваев для разных городов Украины.

В 2001 году на базе Т6В5 создали экспериментальную модель К1, оснащенную транзисторной системой управления. На протяжении нескольких лет опытный вагон находился в Киеве, однако в конечном итоге городские власти отказались от массовых закупок, объявив К1 «несовременным». Проблему острой нехватки подвижного состава в очередной раз решили путем сокращения трамвайных линий.

Серийные вагоны «Татра-Юг» имеют видоизмененную переднюю и заднюю «маски» кузова, светодиодные маршрутные указатели, поворотно-раздвижные двери, а также модернизированный транзисторный блок управления КПТТ-3 Запорожского электроаппаратного завода. Ныне на скоростной линии Киева работают три двухвагонных поезда К1 по системе многих единиц.

2011 г.

Двухвагонный поезд К1, оборудованный поворотно-раздвижными дверями, на конечной станции скоростной линии «Кольцевая дорога»









«Татра-Юг» К8

Модель К1 стала базой для трехсекционного восьмисекционного вагона К1М8 (К8), построенного СП «Татра-Юг» в 2006 году. После сертификационных испытаний в Днепропетровске К8 (вместе с семью экземплярами К1) поступил на баланс депо им. Шевченко и ныне эксплуатируется на третьем скоростном маршруте. По сравнению с КЗР-Н днепропетровские вагоны отличаются улучшенными динамическими характеристиками, имеют ряд современных систем, повышающих комфорт пассажиров и обслуживающего персонала.

ЛВС-2009 (71-154М-К)

В настоящее время самым современным подвижным составом киевского трамвая является трехсекционный вагон модели 71-154М-К, выпущенный Петербургским трамвайно-механическим заводом (ОАО «ПТМЗ») специально для реконструированной скоростной трассы. ЛВС-2009 (ленинградский вагон, сочлененный) – это целый комплекс нововведений. Прежде всего следует отметить наличие асинхронных тяговых двигателей, низкопольных накопительных площадок во всех трех секциях, а также эффектный дизайн кузова. Вагон имеет шесть поворотно-створчатых дверей с функцией «антизажима», два узла сочленения «Hübner», видеонаблюдение проезжей части и пассажирского салона. Пульт кабины управления оснащен сенсорным дисплеем, куда при помощи автоматизированной компьютерной системы контроля и диагностики выводятся данные о состоянии всего оборудования.

Первые образцы ЛВС-2009 были построены для линии «метротрам» Волгограда с двусторонним режимом движения. Киевский экземпляр имеет одну кабину и предполагает наличие на маршруте оборотных петель.

Слева: трехсекционный вагон К1М8 2006 года выпуска

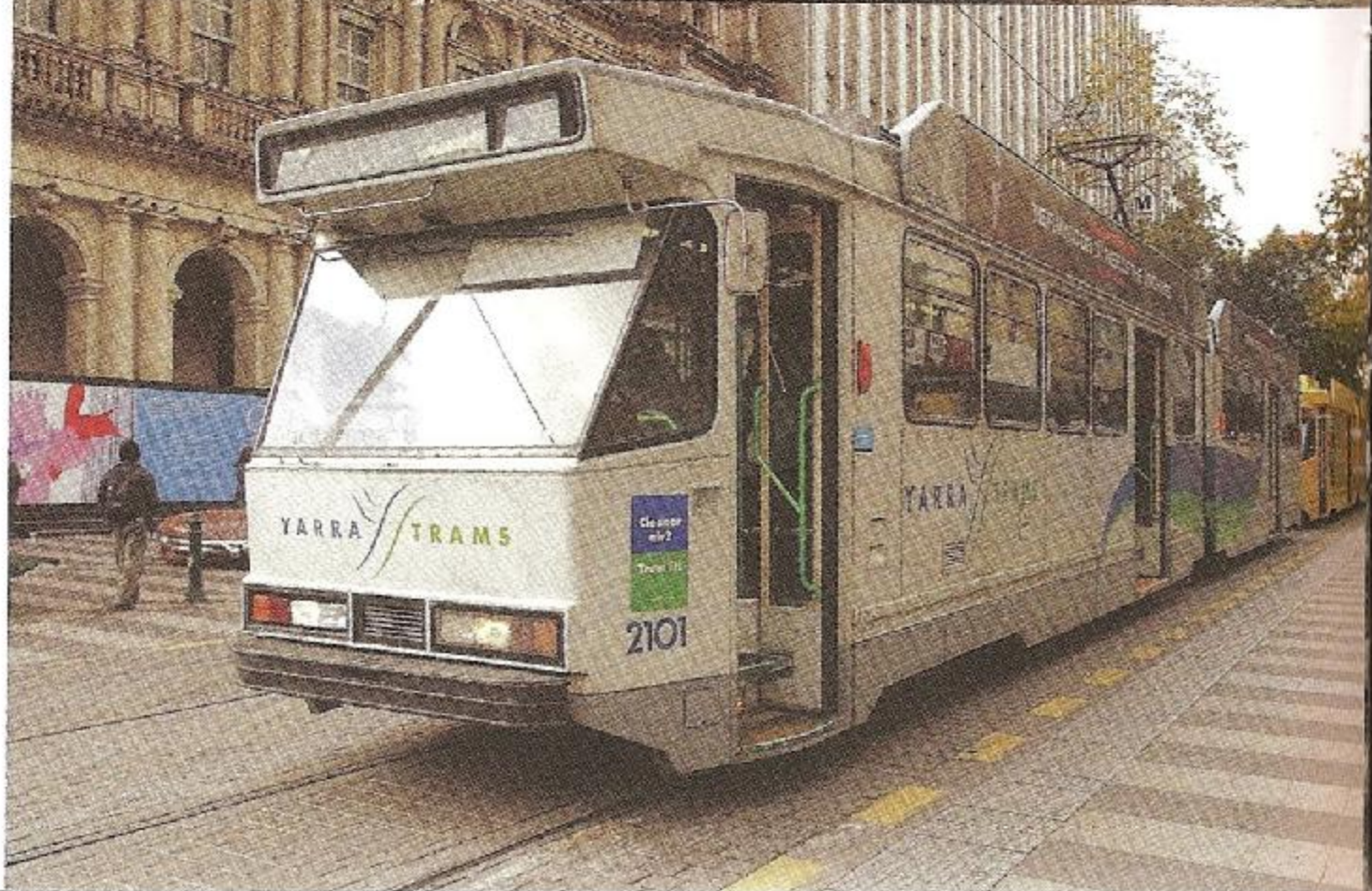
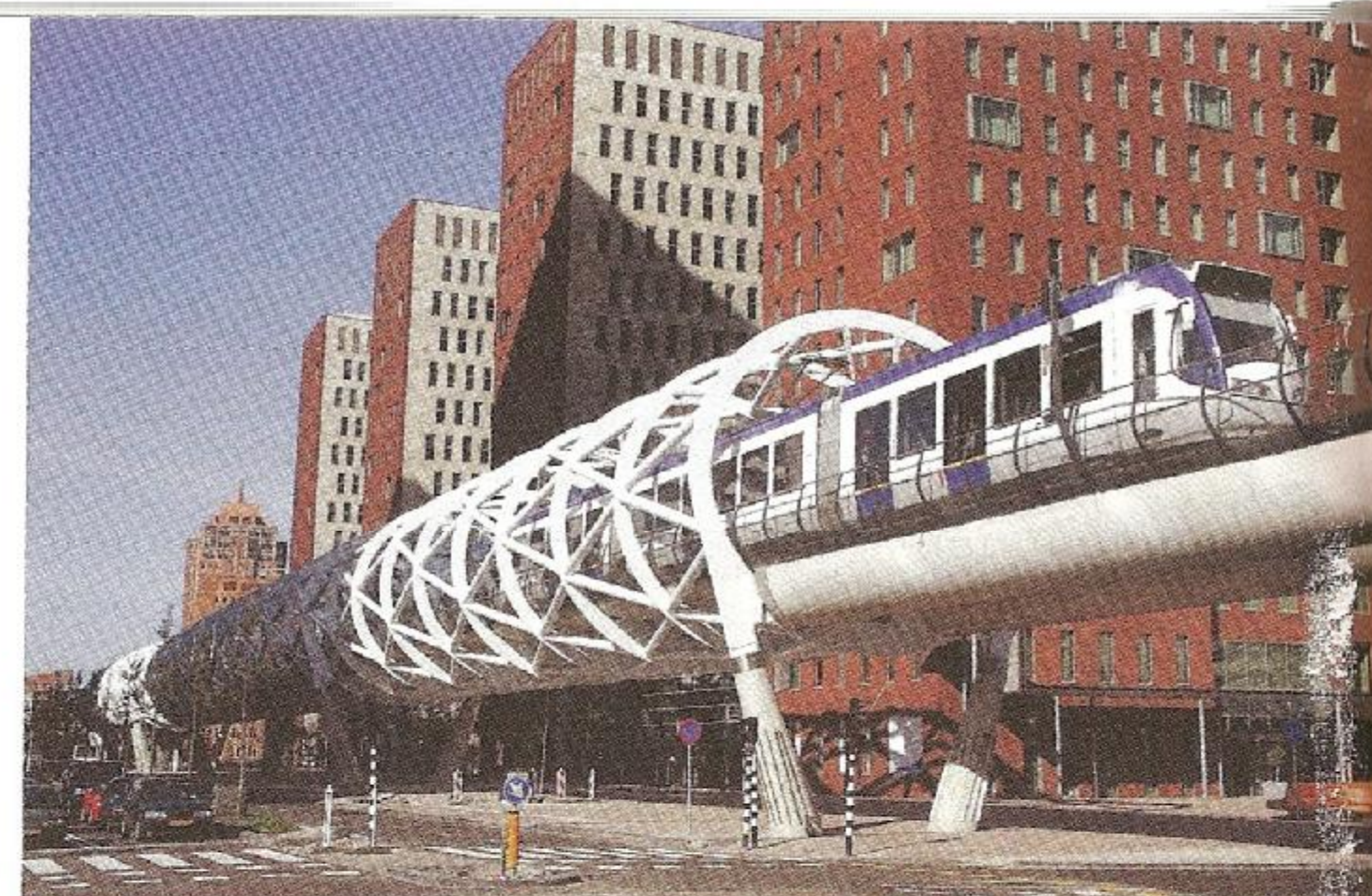
На следующем развороте: низкопольный вагон ЛВС-2009 во время экскурсионной поездки в Пушчу-Водицу

Трамвайные системы городов мира

Первый в мире трамвай (от англ. tram – тележка, вагон и way – путь, дорога) с электродвигателем был испытан 22 августа 1880 года в С.-Петербурге артиллерийским офицером, инженером Федором Пироцким. Обычный двухъярусный вагон конки двигался с помощью электричества, подаваемого по изолированным друг от друга ходовым рельсам. Спустя некоторое время немецкая фирма «Сименс и Гальске» запатентовала аналогичный, но уже несколько усовершенствованный экипаж. В 1881 году первый электропоезд с токосяемом от третьего рельса прошел по железной дороге между Берлином и Лихтерфельдом, открыв эпоху электрического транспорта. Сегодня в развитых странах Европы, Америки и Азии наблюдается рост популярности трамвая: за последние 25 лет трамвай был восстановлен или заново введен более чем в ста городах мира, в том числе таких, как Сан-Хосе и Портленд (США), Париж, Лион, Гренобль и Страсбург (Франция), Кройдон (пригород Лондона, Великобритания), Барселона (Испания), Цюрих (Швейцария), Берлин, Варшава, Вена, Прага и многих других. Трамвай стал использоваться для междугородных и даже международных перевозок пассажиров. Самая длинная в мире трамвайная линия проложена вдоль всего бельгийского побережья Северного моря. Она соединяет между собой практически все города-курорты прибрежной зоны – Де Панне, Остенде, Бланкенберге и другие – всего 17 городов. Протяженность ее – 74 км.

Современные трамвайные системы отличаются высокой степенью комфорта для пассажиров и скоростью. В то время как во многих городах Украины и России трамвай переживает упадок, в ряде западноевропейских мегаполисов наземный рельсовый транспорт восстановлен и активно развивается.

Слева направо: Эстакада скоростного трамвая в Гааге (Голландия); Ультрасовременные вагоны пражского метротрама (Чехия); Подвижной состав Гааги; Хельсинки (Финляндия); Двухэтажный трамвай в Гонконге (Китай); Сочлененные трамваи на одной из улиц Мельбурна (Австралия); Рим (Италия); Воплощение новейших дизайнерских решений – трамвайный вагон Финикса, штат Аризона (США)







Послесловие

В середине 1920-х гг. Киевская конструкторская бюро всеукраинского трамвайного (КБТС) при Главном управлении городского хозяйства подняла вопрос об организации трамвайного музея. Для размещения экспонатов Управлением киевского трамвая было выделено здание «вагонного сарая» бывшей 4-й линии, расположенного в районе нынешней Майданской площади. Была проведена большая работа по составлению экспозиции. Всего собрано 150 экспонатов, часть которых относилась к конной и паровой тяге. Имелась также коллекция различных типов релейов КТЖД. Также были собраны образцы электротехники: старых вагонов; контроллеров; тяговых аппаратов; токоприемники с основаниями; автоматические отводы и прочие мелкие детали. Главным делом стал весьма оригинальный светильник с моторами Spraha.

Членам КБТС удалось собрать большое количество чертежей по техническому устройству трамвая, а также приобрести альбом фотографий 1900-х годов, дающих яркое представление о сооружениях КТЖД. Благодаря усилиям киевского трамвая, работавших еще при старых концессионерах, удалось составить и статистический очерк, собрать большой материал за дореволюционный период.

Первичное насыщение музея экспонатами исходило в 1926–1927 гг. Нарядом с ним шел ремонт натурных образцов, а экспозиция оборудовалась специальной мебелью.

1 октября 1927 года по решению КБТС киевского трамвая стал именоваться Киевским трамвайным музеем им. 10-й годовщины Октябрьской революции. В последующие годы его экспозиция постоянно расширялась. Музей подобрал и собрал исторический материал.



Послесловие

В середине 1920-х гг. Киевская комиссия постоянного бюро всесоюзных трамвайных съездов (КБТС) при Главном управлении коммунального хозяйства подняла вопрос об организации трамвайного музея. Для размещения будущих экспонатов Управлением киевского трамвая было выделено здание «вагонного сарая» бывшей Демеевской линии, расположенного в районе нынешней Голосеевской площади. Была проведена большая работа по составлению экспозиции. Всего собрали около 150 экспонатов, часть которых относилась к эпохе конной и паровой тяги. Имелась уникальная коллекция различных типов рельсов КГЖД. Здесь также были собраны образцы электрооборудования старых вагонов: контроллеры, тяговые двигатели, токоприемники с основаниями, автоматы, громотводы и прочие мелкие детали. Главным экспонатом стал весьма оригинальный снегоочиститель с моторами Spraha.

Членам КБТС удалось собрать большое количество чертежей по техническому устройству трамвая, а также приобрести альбом фотоснимков 1908 года, дающих яркое представление о различных сооружениях КГЖД. Благодаря участию ветеранов киевского трамвая, работавших еще при бельгийских концессионерах, удалось составить историко-статистический очерк, собрать большой отчетный материал за дореволюционный период.

Первичное насыщение музея экспонатами происходило в 1926–1927 гг. Параллельно производился ремонт натурных образцов, а сама экспозиция оборудовалась специальной мебелью.

1 октября 1927 года по решению КБТС Музей киевского трамвая стал именоваться Всесоюзным трамвайным музеем им. 10-й годовщины Октября. В последующие годы его экспозиция значительно расширилась. Музей вобрал в себя историю разви-

тия большинства имевшихся на то время трамвайных хозяйств СССР. Однако все выше перечисленное, к сожалению, не сохранилось до наших дней. Всесоюзный трамвайный музей был разграблен во время Великой Отечественной войны. В период послевоенного восстановления хозяйства оснований для возрождения музея не нашлось, а само здание просуществовало до середины 1950-х гг.

В сентябре 1941 года сгорело здание конторы Трамвайного треста на Крещатике, а вместе с ним – вся отчетная документация предприятия, технический архив, чертежи вагонов и других устройств. Война навеки скрыла от нас массу интереснейших сведений о жизни старого Киева. Историю дореволюционного и довоенного трамвая пришлось собирать буквально по крупицам. Значительный вклад в формирование послевоенной экспозиции внесли энтузиасты Киевского трамвайного завода. Созданный ими Музей КЗЭТ вобрал в себя ценную коллекцию книг, фотоальбомов и прочих материалов периода 1940–1980-х гг.

Об открытии Музея электротранспорта всерьез заговорили лишь накануне 100-летнего юбилея киевской конки. Нынешний Музей истории КП «Киевпастранс» был основан в 1992 году. Его создателем стала Лидия Ливинская (1928–2010), кадровый электротранспортник, киевовед. Будучи идейным вдохновителем многих современных историков городского транспорта, Лидия Архиповна более чем за 20 лет своей музейной деятельности смогла собрать и систематизировать именно тот уникальный материал, без которого сегодня было бы невозможно многое, в том числе и настоящее издание.

Мы бесконечно благодарны всем тем людям, которые в разные годы собирали, фиксировали и таким образом донесли до нас яркие и необычайно занимательные подробности истории киевского трамвая!

Инвентарный парк подвижного состава киевского трамвая (за 1891–2011 гг.)

Тип/серия/модель	Инвентарные номера вагонов	Кол-во, экз.	Годы поставок	Годы списания
Двухосные вагоны конки: (всего 80 единиц. Многие из них работали до 1915 года в качестве прицепных в составе трамвайных поездов)				
Одноконный, открытый	...	10	1891–1893	1915–1925
Одноконный, закрытый	...	10	- - -	- - -
Пароконный, открытый	...	15	- - -	- - -
Пароконный, закрытый	...	25	- - -	- - -
«Микс»	...	20	- - -	- - -
Двухосные танк-паровозы городского типа: (из них 7 паровозов работало до 1904 года. К 1925 году оставалось только 5 экземпляров)				
Тип 45	1-13 (заводские № 1347-1356, 1389-1391)	13	1892	1904, 1925
Двухосные моторные вагоны электрической КГЖД: (всего 201 вагон. Также имелось 9 прицепных вагонов 1901, 1904 и 1913 гг. выпуска)				
Коломенского завода	1-6	6	1892	1909
Завода «Гербрандт»	7-28, 37-39, 51-66, 101-119, 401-420, 501-505, 601-606	91	1892–1897, 1900, 1903	1908, 1909, 1911–1927
Южно-русского завода	30-34	5	1898	1911
Киевской сборки	29, 35, 36	3	1899, (1909 модерниз.)	
Гостынского завода	506-516	11	1899, 1902	1914–1924
Петербургский	67-69	3	1901	1913–1924
MAN серия 700	701-761, 785-790	67	1904, 1906, 1910, 1911	1929, 1930, 1932–1934 ¹
MAN Киевской сборки	421-439, 791-796	15	1911–1914	1926–1929
Двухосные моторные вагоны частных линий: (всего 30 вагонов. Кроме того, имелись прицепные вагоны: на святошинской – 14, на слободской – 8 единиц)				
Святошинский	1-11	11	1901	1923–1924 ²
Демеевский/ MAN	1-7	7	1904	До 1934
Слободской (автотрам.)	1-12	12	1911–1912	1920
Четырехосные моторные вагоны электрической КГЖД: (всего 76 ваг. Первые два экземпляра до 1932 г. не эксплуатировались. К 1944 г. оставалось 16 ваг.)				
Ганноверского завода	1001-1002 (опытные)	2	1902	1935
MAN/ пультман / с.1000	1003-1069	67	1907, 1909, 1911, 1913	1936–1939 ³
Завода Рабенго	1070-1076	7	1913	- - -
Двухосные моторные вагоны: (всего 281 вагон)				
Автодрезины	A-1...13	13	1925–1927	1932–1934
Киевский/ с. 721-741	721-723, 725-728, 730-735, 737-742, 744, 748, 785, 792,	23	1926–1931 ⁴	1942–44, 1946–49, 1951**
Николаевский	801-820	20	1927–1928	1952–1953 ⁵
Киевский/ с. 821-918	821-900, 902-918	97	1928–1934	1944–1952, 1954**
Киевский широкий	901	1	1932	1950
X/ Мытищинского з-да	451-467	17	1934, 1936, 1937	1944, 1958, 1960–61**
Киевский/ 2М	919-951	32	1937–1939	1946, 1951–1954**
X/ Усть-Катавского з-да	468-479	12	1939–1940	1944, 1958, 1960–61**
КТМ-1	501-565	65	1948–1953	1962, 1964–66**
КТВ-56	20	1	1956	...
Двухосные и четырехосные прицепные вагоны: (всего 361 вагон)				
Киевский/ серия 200	201-305	105	1929–1934	1946, 1949–53, 1955, 1960
Киевский/ 2П	347-370, 383-388	30	1937–1939	1946, 1949–1954**
4П (пультман, 4-осный)	371-382 ⁶	12	1929–1932	1939
М/ Мытищинского з-да	306-346	41	1934–1937	1944, 1951–55, 1958–61**

Тип/серия/модель	Инвентарные номера
М/ Усть-Катавского з-да	...
КТП-1 (2-осный)	...
КТП-56 (2-осный)	...
КТП-55 (4-осный)	1010, 1011
КТП-59 (4-осный)	...
Четырехосные моторные вагоны: (всего 13 вагонов)	
Киевский/ пультман	1017, 1008, 1011, 1000, 1002, 1013
4М (пультман)/ КТЗ	...
Киевский/ пультман	1001, 1003, 1008, 1000, 1012, 1013
Киевский/ пультман	1000, 1002, 1003, 1002, 1002, 1003
М1	...
МТВ-82	1001, 1003, 1001, 1001, 1001
КТВ-55-2	...
КТВ-55 (одиночные)	1100, 1111, 1013, 1111
КТВ-57	1119
КТВ-59	1117, 1100, 1121, 1121
ЛМ-57	...
РВЗ-6	1002, 1002
Tatra T2	...
Tatra T3 (2-дверные)	0009, 0070, 0003, 0100, 0100, 0100
Tatra T3 (3-дверные)	0000, 0001, 0001, 0000, 0100, 0100
Tatra T3 (3-дверные)	0701, 0010, 0001, 0001
Tatra T6B5 (ТЗМ)	0001, 0070, 1001, 1001, 001, 001
К1	...
Восьмиосные сочлененные вагоны: (всего 13 вагонов)	
Tatra K3R-N	...
К8 (К1М8)	...
71-154М-К (ЛВС-2000)	...
Двухосные моторные вагоны специального назначения: (всего 11 вагонов)	
Вагон-вышка	110 (вагон)
Вагон-лаборатория	1101 (вагон)
Киевский/ 2М	111 (вагон), 111 (вагон), 111
Рельсошлиф. (2М)	1001, 1001, 1001, 1001, 1001
Электросварочный (2М)	...
Учебные (2-осные)	111 (вагон), 111 (вагон), 111
Учебный (КТВ-56)	...
Экскурсионный (ретро)	...
Четырехосные моторные вагоны специального назначения: (всего 11 вагонов)	
Учебные (МТВ-82)	111, 111, 111
Учебные (КТВ-55М)	...
Учебные (Tatra T3)	111, 111, 111
Рельсошлиф. (ЛМ-68)	1001, 1001, 1001

Годы списания	Годы списания
1915-1925	1915-1925
...	...
...	...
...	...
...	...
1904, 1925	1904, 1925
...	...
1909	1909
1908, 1909, 1911-1927	1908, 1909, 1911-1927
1911	1911
...	...
1914-1924	1914-1924
1913-1924	1913-1924
1920, 1930, 1932-1934 ¹	1920, 1930, 1932-1934 ¹
1926-1929	1926-1929
1923-1924 ²	1923-1924 ²
До 1934	До 1934
1920	1920
1935	1935
1936-1939 ³	1936-1939 ³
...	...
1932-1934	1932-1934
1942-44, 1946-49, 1951**	1942-44, 1946-49, 1951**
1952-1953 ⁴	1952-1953 ⁴
1944-1952, 1954**	1944-1952, 1954**
1950	1950
1944, 1958, 1960-61**	1944, 1958, 1960-61**
1946, 1951-1954**	1946, 1951-1954**
1944, 1958, 1960-61**	1944, 1958, 1960-61**
1962, 1964-66**	1962, 1964-66**
...	...
1946, 1949-53, 1955, 1960	1946, 1949-53, 1955, 1960
1946, 1949-1954**	1946, 1949-1954**
1939	1939
1944, 1951-55, 1958-61**	1944, 1951-55, 1958-61**

Тип/серия/модель	Инвентарные номера вагонов	Кол-во, экз.	Годы поставок	Годы списания
М/Усть-Катавского з-да	371-382, 389	13	1939-1940	1944, 1951-54, 1958-61**
КТП-1 (2-осный)	101-165	65	1948-1953	1962, 1964-66*
КТП-56 (2-осный)	...	1	1957	...
КТП-55 (4-осный)	1010, 1011 (односторонний КТП-57), 1012-1023	14	1955-1956, 1958-1959	1976-79, 1981
КТП-59 (4-осный)	1024-1099, 1001-1005	80	1959-65, 1972-73	1980-1984
Четырехосные моторные вагоны: (всего 1539 вагонов. В 1944-1953 гг. 58 «пульманов» прошли повторную модернизацию)				
Киевский/пульман	1017, 1008, 1014, 1020, 1022, 1049, 1063, 1076	8	1927, 1930, 1931-32 ⁷	1939, 1954-55, 1958-59**
4М (пульман)/КТЗ	1077-1085	9	1932-1933	1954-1958, 1960**
Киевский/пульман	1021, 1023-1028, 1030-1042, 1044, 1045, 1047, 1048	24	1938-1939 ⁷	1954-1962**
Киевский/пульман	1050-1052, 1055-1059, 1062, 1065-1068, 1070-1075	19	1938 ⁷	1954-59, 1961-62**
М1	1101-1109	9	1940-41, 1944, 1949	1961**
МТВ-82	1201-1305, 1321-1387, 1501-1582	254	1949-1961, 1964	1961**, 1975-1984
КТВ-55-2	2001-2022	22	1955-1959	1977-78, 1983, 1985-88
КТВ-55 (одиночные)	1110, 1111, 1113-1116	6	1955-56, 1958-59	1965, 1978, 1981-82, 1984
КТВ-57	1112 (односторонний), 2023-2081	60	1958, 1965-1968	1977-80, 1982-88 ⁸
КТВ-59	1117-1120, 1124-1126	10	1959-1961	1980-1984
ЛМ-57	5001	1	1957	1967
РВЗ-6	1601-1640	40	1962, 1963	1965 ⁹
Tatra T2	5002-5051	50	1960-1962	1972-73, 1975-82, 1984-87
Tatra T3 (2-дверные)	5052-5379, 5392-5396, 5400-5409, 5500-5502	346	1964-66, 1970-75, 1977	В наличии 11 ваг. (2009 г.)
Tatra T3 (3-дверные)	5380-5391, 5397-5399, 5410-5499, 5503-5689	292	1976-1984, 1986	В налич. 177 ваг. (2009 г.)
Tatra T3 (3-дверные)	5701-5858, 5901-5994, 6000-6032	285	1978-1987	В налич. 179 ваг. (2009 г.)
Tatra T6B5 (ТЗМ)	001-070, 100, 101, 301-318, 601-607	97	1985, 1988, 1990-91, 1994 ¹⁰	В наличии 88 ваг. (2009 г.)
К1	320-326	7	2008, 2010	В наличии все
Восьмиосные сочлененные вагоны: (всего 13 вагонов обслуживают линию скоростного трамвая и состоят на балансе депо им. Шевченко)				
Tatra K3R-N	401-411	11	2004, 2008-2011	В наличии все
К8 (К1М8)	500	1	2009	В наличии
71-154М-К (ЛВС-2009)	450	1	2009	В наличии
Двухосные моторные вагоны специального назначения: (всего 14 вагонов)				
Вагон-вышка	416 (бывший Гербрант 1901 года выпуска)	1	1920-е	1940-е
Вагон-лаборатория	Л-01 (бывш. Салон/MAN 1904 года выпуска)	1	1928	1950-е
Киевский/2М	П-1 (вышка), П-2 (вышка), П-3 (бывш. 858)	3	1944	1971, 1978, 1992
Рельсошлиф. (2М)	РШ-2, РШ-3, РШ-1 (прицепная платформа)	3	1948, 1955	1987
Электросварочный (2М)	890, 916	2	1945, 1947	1980, 1983
Учебные (2-осные)	У-1 (серия 800), У-2 (MAN, 1907 г. вып.)	2	1932	1950-е
Учебный (КТВ-56)	У-1	1	1956 ¹¹	1960-е
Экскурсионный (ретро)	1892	1	1988	В наличии
Четырехосные моторные вагоны специального назначения: (всего 14 вагонов)				
Учебные (МТВ-82)	У-1, У-2, У-3, У-4	4	1973, 1969, 1981, 1969	1992, 1980, 1984
Учебные (КТВ-55М)	У-3	1	1972	1983
Учебные (Tatra T3)	У-5, У-6, У-7, У-8	4	1969, 1981	В наличии 1 ваг. (2009 г.)
Рельсошлиф. (ЛМ-68)	РШЛ-1 (РШЛ-72)	1	1974	2006

Тип/ серия/ модель	Инвентарные номера вагонов	Кол-во, экз.	Годы поставок	Годы списания
Рельсошлиф. (Tatra T3)	РШ-1, РШ-2, РШ-3	3	1987, 1988	В наличии 2 ваг. (2009 г.)
Вагон-кафе (Tatra T6B5)	001	1	1990-е	В наличии
Специальный подвижной состав: (всего 116 вагонов)				
Грузовозы с.100	414 (бывш. Гербрандт 1901 г. вып.), 101-145, 147, 148	48	1926, 1930-33, 1936, 1941	1950-е
Грузовозы (1-кабинные)	В-1...2 (доввоенные), В-6, В-17...33	17	1935; 1950-е	В наличии 2 ваг. (2009 г.)
Грузовозы (2-кабинные)	В-3...5 (доввоенные), В-7...16 ¹²	13	1935-36; 1940-е	1970-е
Грузовоз-самосвал	В-1 (модернизированный)	1	1952	1970-е
Грузовозы (4-осные)	ГМ-1...3, Г-1	4	1975, 1985	В наличии 3 ваг. (2009 г.)
Техпомощь (пульман)	АВ-1	1	1960	1977
Вагоны техпомощи	АВ-2...6 (на базе КТВ-57)	5	1969, 1973, 1978, 1988	В наличии все
Лаборатория к. сети	Л-1 (ЛТ-69)	1	1970	В наличии
Рем. контактной сети	КСВ-1, КСВ-2	2	1977	В наличии оба
Поливочный (Tatra T2)	ПМ-5	1	1986	1990-е
Поливочные (Tatra T3)	ПМ-8	1	1992	В наличии
Поливочные КЗЭТ	ПМ-1, ПМ-2, ПМ-3, ПМ-4, ПМ-6 (бывш. РТ-44), ПМ-7	6	1970-е, 1986	В наличии 4 ваг. (2009 г.)
Путеуборочный	ПВВ-1	1	1974	1986
Посыпочный	ПЗВ-1 (МТВ-82), ПВВ-1	2	1984	В наличии
Путеремонтные	КРВ-1...5	5	1970-е	В наличии 4 ваг. (2009 г.)
Хоппер-дозаторы	ХДМ-1, ХДМ-2	2	1976, 1979	В наличии оба
Рельсотранспортер	РТ-44 (ВАРЗ)	1	1960-е	1986 ¹³
Рельсосварочные	РЗВ-1, РЗВ-2 (на базе МТВ-82)	2	1979, 1978	В наличии оба
Передвижн. подстанции	ТП-1, ТП-2, ТПП-3...4	4	1950, 1965	В наличии 3 шт. (2009 г.)
Электровагоны: (всего 4 единицы)				
Электровагоны КТЗ	Э-1, Э-2, Э-3	3	1923-1924, 1931	1941, 1970-е
Электровагон (4-осный)	ЭЛ-1 (ЭТ-4)	1	1942 (1950 модернизируют.)	В наличии
Снегоочистители: (всего 27 единиц)				
Киевский/ С-01	С-1, С-2, С-3, С-4, С-5	5	1925-26, 1933, 1937	1960-е ¹⁴
Киевский/ С-1М	С-1...5 (модернизированные)	5	1965-1969	В наличии 2 шт. (2009 г.)
Горьковский/ ГС-4 ¹⁵	С-6 (РГС-2 с роторным устройством), С-7...16	11	1971-1975	В наличии 7 шт. (2009 г.)
КРТТЗ/ ГС-4 ¹⁵	С-17...25	9	1976-1980, 1987	В наличии 7 шт. (2009 г.)
КРТТЗ/ ВТК-01 ¹⁵	С-26 (с роторным устройством)	1	1991	2005
Снегоочист.-грузовоз	СГ-1 (ныне переделан в 1-кабинный грузовоз)	1	1959	В наличии
Прицепные единицы грузового парка и спецтехники: (всего 199 экземпляров. В 1940-е годы восстановленные двухосные платформы получили инвентарные номера П-1...24)				
Платформы 2-осные	П-1...49 (Гостынского завода),	49	1891-94, 1900, 1907, 1909	1940-е
Платформы 2-осн. (КТЗ)	Н-1...3, В-40, В-41, 50-100, 101-144 (П-1...24)	100	1929-32, 1942	1950-е, 1980-е ¹⁶
Платформы двойные	Д-1...10	10	1934, 1942	1960-е
Цистерны 2-осн. (нефть)	Ц-10	10	1895-96, 1899, 1908, 1910	1950-е
Цистерны 2-осн. (мазут)	Ц-1...4, Ц-11	12	1922, 1928, 1935, 1942	...
Цистерны 2-осн. (спирт)	Ц-5...10	6	1934	...
Платформы 4-осные	ПП-1...4	4	1980-е	В наличии 1 ваг. (2009 г.)
Поливочные	ПП-1, ПП-2, ПП-4, ПП-7	4	1970-е, 1986	В наличии 1 ваг. (2009 г.)
Хоппер-дозаторы	ХД-1, ХД-2, ХД-3, ХД-4	4	1976, 1979	В наличии 2 ваг. (2009 г.)

Примечания:

- ** – после эксплуатации в Киеве вагоны серии 700, прошедшие капитальный восстановительный ремонт на КТЗ, использовались как Киевский тип (серия 701-711)
- ¹ – 23 вагоны серии 700, прошедшие капитальный восстановительный ремонт на КТЗ, использовались как Киевский тип (серия 701-711)
- ² – все узкоколейные вагоны С-1...5 восстановлены на базе вагонов Нижегородского трамвая
- ³ – в 1930-х гг. 51 вагон серии 1000 прошел капитальный восстановительный ремонт на КТЗ
- ⁴ – годы поставок вагонов серии 700 после капитального восстановительного ремонта
- ⁵ – вагоны серии 801-820 после капитального ремонта переданы другим трамвайным системам
- ⁶ – четырехосные прицепные вагоны, восстановленные на базе старых пульмановских рам
- ⁷ – годы поставок «пульманов» (серия 1000) после капитального восстановительного ремонта
- ⁸ – в 1982 г. 8 вагонов переданы в Киевский трамвай, которые вагоны стали базой для создания вагонов серии 801-820 (например, вагоны АВ-2 и т.д.)
- ⁹ – вагоны переданы в Харьков, Донецк и т.д.
- ¹⁰ – в 1994 г. Киев получил 2 вагона серии 700
- ¹¹ – создан на базе вагонов 2М
- ¹² – грузовозы В-7...16 строились в первую очередь на базе тележек 2М (2800 мм)
- ¹³ – в 1986 году в связи с угрозой развала трамвая РТ-44 был переоборудован в ПМ-8
- ¹⁴ – все довоенные снегоочистители в 1980-е гг. прошли модернизацию и обозначались как С-1...5
- ¹⁵ – Горьковский вагоностроительный завод (Горьковский завод) выпускал снегоочистители ГС-2, ГС-3, ГС-4 (1958-1976 гг.) Куйбышевский ремонтный трамвайный завод (КРТТЗ, г. Самара) выпускал снегоочистители ГС-4 (1976-1980 гг.) и ВТК-01 (1981-1994 гг.) Снегоочиститель С-6 имеет обозначение РГС-2 с роторным устройством
- ¹⁶ – период списания основной части вагонов связан с ликвидацией Грузового парка на Киевском трамвайном предприятии. В инвентарном парке оставались 9 вагонов серии П-1...24, П-21 и ПРШ-1

*** – Длина линий приведена в километрах

Годы списания	Годы списания
1907, 1908, 1909	В наличии 2 ваг. (2009 г.)
1910-е	В наличии
1920, 1930, 30, 1936, 1941	1950-е
1930, 1930-е	В наличии 2 ваг. (2009 г.)
1933, 30, 1940-е	1970-е
1934	1970-е
1973, 1985	В наличии 3 ваг. (2009 г.)
1980	1977
1920, 1973, 1978, 1980	В наличии все
1970	В наличии
1977	В наличии оба
1980	1990-е
1982	В наличии
1970-е, 1980	В наличии 4 ваг. (2009 г.)
1974	1986
1984	В наличии
1970-е	В наличии 4 ваг. (2009 г.)
1970, 1970	В наличии оба
1980-е	1986 ¹³
1970, 1970	В наличии оба
1980, 1980	В наличии 3 шт. (2009 г.)
1933, 1934, 1934	1941, 1970-е
1930 (1980 модернист.)	В наличии
1930, 30, 1930, 1937	1960-е ¹⁴
1900-1900	В наличии 2 шт. (2009 г.)
1971, 1975	В наличии 7 шт. (2009 г.)
1970, 1980, 1987	В наличии 7 шт. (2009 г.)
1981	2005
1980	В наличии
1901, 01, 1900, 1907, 1909	1940-е
1930-30, 1942	1950-е, 1980-е ¹⁶
1934, 1942	1960-е
1903, 30, 1900, 1908, 1910	1950-е
1930, 1930, 1935, 1942	...
1934	...
1980-е	В наличии 1 ваг. (2009 г.)
1970-е, 1986	В наличии 1 ваг. (2009 г.)
1970, 1970	В наличии 2 ваг. (2009 г.)

Примечания:

** – после эксплуатации в Киеве вагоны передавались в другие города Украины

¹ – 23 вагона серии 700, прошедшие капитально-восстановительный ремонт на КТЗ, впоследствии обозначались как Киевский тип (серия 721-741)

² – все узкоколейные вагоны Святошинской линии были проданы Нижегородскому трамваю

³ – в 1930-х гг. 51 вагон серии 1000 прошел капитально-восстановительный ремонт на КТЗ

⁴ – годы поставок вагонов серии 700 после капитально-восстановительного ремонта

⁵ – вагоны серии 801-820 после эксплуатации в Киеве были переданы другим трамвайным хозяйствам Украины

⁶ – четырехосные прицепные вагоны, построенные КТЗ на базе старых пульмановских рам

⁷ – годы поставок «пульманов» (серия 1000) после капитально-восстановительного ремонта

⁸ – в 1982 г. 8 вагонов переданы в Конотоп. После списания некоторые вагоны стали базой для создания различной спецтехники (например, вагоны АВ-2 и т.п.)

⁹ – вагоны переданы в Харьков, Запорожье и Одессу

¹⁰ – в 1994 г. Киев получил 2 вагона производства СП «Татра-Юг»

¹¹ – создан на базе вагона 2М

¹² – грузовозы В-7...16 строились в первые послевоенные годы на базе тележек 2М (2800 мм)

¹³ – в 1986 году в связи с угрозой радиационного заражения ощущалась острая нехватка поливочных машин. С этой целью РТ-44 был переоборудован в ПМ-6

¹⁴ – все довоенные снегоочистители в 1960-е гг. прошли модернизацию и обозначались впоследствии С-1М

¹⁵ – Горьковский вагоноремонтный завод (ГВРЗ, г. Нижний Новгород) выпускал снегоочистители ГС-1 (1950–1959 гг.), РГС-2 и ГС-4 (1958–1976 гг.)

Куйбышевский ремонтный трамвайно-троллейбусный завод (КРТТЗ, г. Самара) выпускал снегоочистители ГС-4 (1975–1988 гг.) и ВТК-01 (1981–1994 гг.)

Снегоочиститель С-6 имеет обозначение РГС-2 и оборудован роторным устройством

¹⁶ – период списания основной части платформ совпадает с ликвидацией Грузового парка им. Горького. К 1986 году в инвентарном парке оставалось 3 двухосные платформы: П-15, П-21 и ПРШ-1

*** – Длина линий приведена в однопутном исчислении

Динамика развития сети киевского трамвая:

Годы	Общая протяженность линий, км***	Количество пассажирских вагонов, ед.
1891	15,7	24
1895	36,8	125
1900	66,2	161
1905	103,5	225
1910	166,1	246
1915	172,1	202
1920	36,7	202
1925	151,5	190
1930	189,9	210
1935	205,2	354
1940	210,7	428
1945	171,6	354
1950	150,3	343
1955	172,4	400
1960	202,6	464
1965	234,8	579
1970	252,0	679
1975	268,0	810
1980	276,4	907
1985	266,0	924
1990	275,9	902
1995	287,8	725
2000	279,6	579
2005	249,6	509
2010	243,3	446

Технические характеристики трамвайных вагонов Киева

Двухосные моторные вагоны:	Коломенской серии	Серии 700 и 400	Киевской серии 721-741	Серии 801-820
Производитель	КМЗ; AEG ¹⁷	MAN (KTM) ¹⁸ ; AEG	КТЗ ¹⁹	Завод им. Марти
Годы выпуска	1892	1904-1914	1926-1931	1926-1928
Общее кол-во вагонов в Киеве	6	73 (19)	23	20
Длина вагона по буферам, мм	8000	10160	10350	10416
Длина вагона по кузову, мм	7500	9220	9400	...
Ширина кузова по наружным стенкам, мм	2300	2180	2030	2230
Высота вагона по контуру крыши / крышевого оборудования, мм	3390/3800	3295/3395	3450/3530	...
Длина кузова без площадок, мм	5200	5820	5840	5900
Ширина дверных проемов, мм	—	—	720	...
Высота подножек, мм	...	290	400	...
База вагона, мм	1935	2000, 3000, 3200	3200 (3000)	3200
Диаметр колес по кругу катания, мм	790	840	880	...
Тара вагона, кг	-5650	...	13500	12000
Число мест для сидения / для стояния	22/18-21	24/34, 28/41	26/27 (36)	28/37
Тип тяговых электродвигателей (ТЭД, каждый вагон имеет два двигателя)	Spraga	G.E.58a4; VNB125-P; ACEC-30	ДР-3к	ДР-3к
Мощность ТЭД в часовом режиме, кВт	9,9	16,9; 29; 28	38,8	38,8
Максимальная скорость движения, км/ч	27	...	45	40
Тип контроллера управления	...	ВКЭК-29 (В-8, В-30)	ДК-4	ДК-4, ДК-4М
Период эксплуатации в Киеве	1892-1909	1904-1934	1927-1951	1927-1953
Депо приписки*	А	Л, К, С, Ш	Л, К, С	Л, К, Ш (Г)

Серии 821-918	Широкого типа (№ 001)	...
КТЗ	КТЗ	...
1928-1934	1932	...
97	1	...
10350	...	...
9770	11000	...
2250	2540	...
3405/3530	3140/3285	...
1865	2100	...
800	1050	...
400	400	...
2900 (3200)	3400	...
880	780	...
13000	12500	...
26/36-51	35/150	...
ДР-3к; ДМ-1А	ДР-3к	...
38,8; 52,3	38,8	...
45	40	...
ДК-4 (А, Е, М)	ДК-4	...
1929-1955	1933-1940	...
Л, К, С, Ш	Л, Ш	...

Двухосные и четырехосные прицепные вагоны:	Парокопный	Серии 200 (2П)	Серии 300 (2П)	4П
Производитель	КМЗ	КТЗ	КТЗ	КТЗ
Годы выпуска	1891-1893	1929-1934	1937-1939	1929-1932
Общее кол-во вагонов в Киеве	80	105	30	12
Длина вагона по кузову, мм	6000	9860	9500 (9800)	...
Ширина кузова по наружным стенкам, мм	2300	2150 (2240)	2350 (2440)	...
Высота вагона по контуру крыши, мм	...	3200	3200	...
Длина кузова без площадок, мм	...	6320	6260	...
Ширина дверных проемов, мм	—	800	1000	790
Высота подножек, мм	...	385	385	270
База вагона / база тележки, мм	...	3200 (4700)	3200 (4700)	... /1600
Диаметр колес по кругу катания, мм	...	680	680	830
Тара вагона, кг	...	8000	8000	...
Число мест для сидения / для стояния	16/8	28/36	26/38	17/69
Период эксплуатации в Киеве	1891-1925	1929-1960	1937-1953	1929-1961
Депо приписки*	В, К, Л, Ш	Г, К, Л, С, Ш		Г, К, Ш

типа М	КТЗ	...
ММЗ, УКВЗ	ММЗ	...
1931-37, 1938-41	1947-1961	...
48	65	...
9800	9840	...
2258	2800	...
3256	3033	...
6300	...	...
760	680	...
365	380	...
3400	3400	...
760	780	...
7200	12000	...
20/39	23/39 33	...
1934-1961	1948-1960	...
К, Л, С, Ш	Ш	...

Серия 801-820	Серия 801-820
Завод им. Марти	Завод им. Марти
1926-1928	1926-1928
20	20
10416	10416
...	...
2230	2230
...	...
5900	5900
...	...
3200	3200
...	...
12000	12000
28/37	28/37
ДР-3к	ДР-3к
38,8	38,8
40	40
ДК-4, ДК-4М	ДК-4, ДК-4М
1927-1953	1927-1953
Л, К, Ш (Г)	Л, К, Ш (Г)

Серия 900 (911)	Серия 900 (911)
КТЗ	КТЗ
1929-1932	1929-1932
12	12
...	...
...	...
...	...
...	...
700	700
270	270
.../1000	.../1000
830	830
...	...
17/69	17/69
1929-1961	1929-1961
Г, К, Ш	Г, К, Ш

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Серия 821-918	Широкого типа (№ 901)	2М (серия 919-951)	типа X	КТМ-1	КТВ-56
КТЗ	КТЗ	КТЗ	Мытищинский з-д, УКВЗ ²⁰	Усть-Катавский завод им. Кирова	КТЗ
1928-1934	1932	1937-1939	1928-37, 1938-41	1947-1961	1956
97	1	32	29	65	1
10350	—	10350	10270	10250	—
9770	11000	9770	9600	9760	9525
2250	2540	2250	2462	2500	2500
3405/3530	3140/3285	3405/3530	3270/3323	3055/...	3060/...
1865	2100	1780	1750	...	1175
800	1950	1000	780	650	825
400	400	400	370	350	350
2900 (3200)	3400	2800	2700	3400	2900
880	780	780	850 (880)	780	780
13000	12500	13500	13600	12500	11000
26/36-51	35/150	26/108	24, 26, 32/50-64	24/62-93	26/71
ДР-3к; ДМ-1А	ДР-3к	ДМ-1А; ДТИ-60	ДМ-1А; ДТИ-60	ДК-254А	ДК-254А
38,8; 52,3	38,8	52,3; 55	52,3; 55	50	50
45	40	45	45	40	45
ДК-4 (А, Е, М)	ДК-4	ДК-4М	ДК-4 (А, Е)	МТ-22	МТ-22
1929-1955	1933-1949	1937-1954	1934-1961	1948-1966	1957-...
Л, К, С, Ш	Л, Ш	Г, К, Ш	К, Ш (Г)	Ш	Ш

типа М	КТП-1	КТП-59 (П4) ²⁵	Грузовая платформа	Цистерна	Хопер-дозатор (прицеп)
ММЗ, УКВЗ	УКВЗ	КТЗ	101-144	Ц1-Ц10	ХД-3, ХД-4
1931-37, 1938-41	1947-1961	1959-65, 1972-73	КТЗ	КТЗ	КТЗ
48	65	87	1934-1941	1934	1977
9800	9640	13480	44	10	2
2258	2500	2550	5300	4500, 5280	6720
3256	3055	3170	2200	2240, 2438	2600
6300	...	—	650	...	2970
760	650	715 2	...	...	6260
365	350	375	—	—	1000
3400	3400	6200/1800	—	—	385
760	780	780	2500	1750, 2200	3000
7200	12500	15000	780	...	810
20/39	23/62-93	42/78	4000	...	...
1934-1961	1948-1966	1959-84	6,0	...	16,0
К, Л, С, Ш	Ш	Д, К, Л	1934-1942	1934-1942	1977

ТРАМВАЙ НА УЛИЦАХ КИЕВА

Четырехосные и восьмиосные моторные вагоны:	Серия 1000	4М	М1	МТВ-82	КТВ-57 (2М4) ²³	КТВ-59 (М4) ²⁵	ЛМ-57
Производитель	MAN, завод Raheno	КТЗ	КТЗ	РВЗ	КТЗ	КТЗ	ВАРЗ №1 ²⁶
Годы выпуска	1902-1913	1930-1933, 1938 (мод)	1940-41, 1944, 1949	1949-1961	1958 ²⁴ , 1965-1968	1959-1961	1957, 1958-1969
Общее количество вагонов в Киеве	69; 7	31 ²² ; 9	9	254	60	10	1
Длина вагона по кузову, мм	12800 ²¹ , 16140	15470, 15160	15200	13445	14500	13600	15000
Ширина кузова по наружным стенкам, мм	2180	2250, 2236	2500	2567	2550	2550	2500
Выс. вагона по крыш. оборудованию, мм	...	...	3600	3200	4150	4150	3200
Высота вагона по контуру крыши, мм	3530	3530	3320	3060	3170	3170	3050
Длина кабины (передней площадки), мм	2100	2100	1850	1360	1345	1360	1750
Ширина дверных проемов, мм	...	790, 700×2	910, 1550	640×2	715×2	715×2	1060, 1500
Высота подножек (высота пола), мм	270 (1120)	415 (1120)	390 (990)	375 (945)	375 (845-950)	375 (945)	320 (870)
База вагона / база тележки, мм	6800/1500 ²¹ , 7500/1600	7500/1650	7500/1650	6375/1800	7000/1800	6200/1800	7500/1940
Диаметр колес по кругу катания, мм	830	780	780	780	780	780	700
Тара вагона, кг	22000	22000	23000	17500	19500	17500	18500
Число мест для сидения / для стояния	48/52, 36/68	42/57	56/124	40/60	36/84, 45/66 ²⁴	40/60	36/170
Тип тяговых электродвигателей (ТЭД)	ДР-3к (мод)	ПТ-35	ДК-251	ДК-255А	ДК-255Б	ДК-255Б	ДК-255Г
Мощность ТЭД в часовом режиме, кВт	38,8×4	39,6×4	45×4	54×4	50×4	50×4	46×4
Максимальная скорость движения, км/ч	40	50	50	50	50	50	65
Тип контроллера управления	ДТ-41 (мод)	ДТ-41, К-29	КВ-11	МТ-22	МТ-22, МТ-24, МТ-27	МТ-30А	МТ-30А
Период эксплуатации в Киеве	1902-1935	1930-1962	1940-1961	1949-1984	1965-1987	1959-1984	1957-1967
Депо приписки	К, Л, Ш	К, Л, Ш	Л	Д, К, Л, Ш	Д, Л, Ш	К, Л	Л

Специальный подвижной состав:	Электровоз	Электровоз	Электровоз	Грузовоз
Серия (инвентарные номера)	Э-1, Э-2	ЭТ-4 (ЭЛ-1) ²⁹	ЭТ-4 (ЭЛ-1) ²⁹	100 (101-145)
Годы выпуска (модернизации)	1923-1924	(1942)	(1950)	1930-1934
Общее количество в Киеве, ед.	2	1	1	45
Общая длина рамы (кабины), мм	3450, 3800	8000 (2180)	8000 (2180)	9800
Ширина рамы (кабины), мм	2000, 1940	2800 (2600)	2800 (2600)	2200
Высота по крышевому оборудованию, мм	...	4070	4200	...
Высота по контуру крыши, мм	...	3750	3300	...
Высота подножек (высота пола), мм	...	515 (1480)	515 (1480)	...
База вагона / база тележки, мм	1400, 1600	3800/1960	3800/1800 (2ДСБ)	2800
Диаметр колес по кругу катания, мм	...	880	780	780
Тара вагона, кг	...	22000	22000	10000
Грузоподъемность, т	—	—	—	10,0 – 11,0
Мощность ТЭД в часовом режиме, кВт	30,6×2	38,8×4	50×4	16,9×2; 30,6×2
Тип тяговых электродвигателей	У-104	ДР-3К	ДК-255Б	С.Е.58а; У-104
Тип контроллера управления	1-АСЕС-10	ДТ-41	МТ-22	АСЕС-22; В-8

РВЗ-6	Tatra T8	Tatra T3
РВЗ	Saatchi, TATRA S.P. 1950-1960	
1960-1966	1958-1963	1958-1960
40	50	50
13900	14000	14000
2596	2500	2500
3600	...	...
3148	3050	3000
1390	...	...
1600	1854	1800
328 (870)	355 (895)	303 (803)
6600/1940	6400/1900	6400/1800
700	640	650-700
18400	18100	17000
36-39/100	38/124	38, 31 / 121, 123
ДК-256	ТМ 22	ТМ 22, ТМ 23, ТМ 24
31×4	44×4	41×4
65	65	65
КВ-34А	...	100-13
1962-1965	1960-1967	1960
Д	Д, Л	Д, Л, Ш, ШБ

Грузовоз	Грузовоз
В-1, В-2	(В-20)
1934-1936	1938
2	1
7400 (1900)	7400 (1700)
2400 (2026)	2400 (2075)
3370	3225
...	3000
445 (930)	350 (980)
3200	3000
830	780
...	...
10,0	10,0
38,8×2	50×2
ДР-3К	ДТ-41
ДК-4	МТ-1А

КТБ-59 (M4) ²⁰	КТБ-57 (M4) ²¹	КТБ-59 (M4) ²⁰	КТБ-57 (M4) ²¹
КТБ	КТБ	КТБ	КТБ
1950-1961	1950-1961	1950-1961	1950-1961
10	10	10	10
13600	13600	13600	13600
2550	2550	2550	2550
4150	4150	4150	4150
3170	3170	3170	3170
1360	1360	1360	1360
715×2	715×2	715×2	715×2
320 (870)	320 (870)	320 (870)	320 (870)
7500/1940	7500/1940	7500/1940	7500/1940
780	780	780	780
17500	17500	17500	17500
40/60	40/60	40/60	40/60
ДК-255Б	ДК-255Б	ДК-255Б	ДК-255Б
50×4	50×4	50×4	50×4
65	65	65	65
МТ-22, МТ-24, МТ-27	МТ-22, МТ-24, МТ-27	МТ-22, МТ-24, МТ-27	МТ-22, МТ-24, МТ-27
1950-1967	1950-1967	1950-1967	1950-1967
К, Л	К, Л	К, Л	К, Л

PB3-6	Tatra T2	Tatra T3	Tatra T6B5 (T3M)	K3R-N	K1	K8 (K1M8)	71-154M-K (JBC-2009)
PB3	Smichov, TATRA n.p. (ČKD Praha o.p.)			K3ЭТ, Alstom TV PROGRESS	«Татра-Юг», ЗЭАЗ (г. Запорожье) ²⁸		ПТМЗ
1960-1966	1958-1962	1963-1989	1983, 1985-2003 ²⁷	2004, 2008, с 2009	2001, с 2003	2006	2009
40	50	923	97	11	7	1	1
13900	14000	14000	15300	28790	15620	30640	31000
2596	2500	2500	2480	2500	2500	2500	2540
3600	...	...	3470	...	3470	...	3475
3148	3050	3060	3145	3200	3145	3130	3145
1390	...	...	...	...	...	...	...
1600	1354	1340	1300	1340	1300	1300	650, 1200
328 (870)	355 (825)	362 (862)	(900)	360 (920, 360)	(900)	345 (890, 340)	350 (745, 350)
6600/1940	6400/1900	6400/1900	7500/1900	6400+8230+6400 /1900	7500/1900	7500+7500+7500 /1900	8000+7500+8000 /1940
700	640	650, 700	700	700	700	695-700	620
18400	18100	17000	18400	35900	18600	40550	42200
36-39/100	38/124	38, 34 / 124, 134	40/128	65/200	40/128	67/244	56/250
ДК-256	ТМ 22	ТМ 22, ТЕ 022, ТЕ 022F	ТЕ 023	ТЕ 022F	ЭД-147У1	ЭД-147У1	АТД-4
31×4	44×4	44×4	45×4	44×8	46×4	46×8	90×8
65	65	65	65	65	65	70	70
КВ-34А	...	НС 14	...	...	...	...	КВ.3А.1
1962-1965	1960-1987	с 1964	с 1985	с 2004	с 2010	с 2009	с 2009
Д	Д, Л	Д, К, Л, Ш, Шн	Д, Ш, Шн	Ш, Шн	Шн	Шн	Шн

Грузовоз	Грузовоз
100 (101-145)	100 (101-145)
1930-1934	1930-1934
45	45
9800	9800
2200	2200
...	...
...	...
...	...
2800	2800
780	780
10000	10000
10,0 - 11,0	10,0 - 11,0
16,0×2; 30,6×2	16,0×2; 30,6×2
О.В.58а; У-104	О.В.58а; У-104
АСЕГ-22; В-8	АСЕГ-22; В-8

Грузовоз	Грузовоз	Грузовоз	Вагон-вышка	Техпомощь	Хоппер-дозатор
В-1, В-2	(В-29)	4ГМ (ГМ-1...3)	(КСВ-1, КСВ-2)	(АВ-3)	(ХДМ-1, 2)
1934-1936	1958	1975	1977	1975	1977
2	1	3	2	1	2
7400 (1900)	7400 (1700)	14090 (1375)	15000 (5550)	14500	12700 (4500×2)
2400 (2026)	2400 (2075)	2500 (2550)	2500	2630	2600
3370	3225	3530	4190	4090	3510
...	3090	3180	3200	3110	3210
445 (930)	350 (980)	400 (1080)	420 (1100)	375 (975)	400 (1080)
3200	2800	7500/1800	7500/1800	7000/1800	6200/1800
830	780	780	780	780	780
...	...	16000	18000	30000	18000
10,0	10,0	18,0	—	—	16,0
38,8×2	55×2	50×4	50×4	50×4	50×4
ДР-3К	ДТИ-60	ДК-255Б	ДК-255Б	ДК-255Б	ДК-255Б
ДК-4	МТ-1А	МТ-22	МТ-22	МТ-24А	МТ-22

Снегоочистители:	Киевского типа	Киевского типа	Киевского типа	Горьковского типа	Снегоочиститель-грузовоз	Куйбышевского типа
Серия (инвентарные номера)	С-1, С-2	С-01 (С-5)	С-1М (С-1...5)	ГС-1	СГ-1	ВТК-01 (С-26)
Производитель	КТЗ	КТЗ	КТЗ	ГВРЗ ³⁰	КТЗ	КРТТЗ ³¹
Годы выпуска (модернизации)	1925-1926	1937	1965-1969	1950-1959	1958	1981-1994
Общее количество в Киеве, ед.	2	1	5	1	1	1
Общая длина рамы (кабины), мм	8500 (5600)	8500 (5068)	8500 (5068)	8370 (6880)	9000 (1650×2)	10235
Ширина рамы (кабины), мм	2140	2130	2140	2080 (2175)	2500 (2210)	2088
Высота по крышевому оборудованию, мм	...	3555	3580	...	3225	3950
Высота по контуру крыши, мм	...	3300	3320	3475	3090	3360
Высота подножек (высота пола), мм	(1290)	500 (1270)	520 (1290)	450 (1200)	400 (1035)	...
Колесная база, мм	2500	2600	2600	3400	2800	2800
Диаметр колес по кругу катания, мм	...	830	780	780	780	...
Тара снег-ля (грузоподъемность), кг	14400	14000	14000	17500	(12000)	18000
Ширина захвата щеток, мм	2100	1830	3000	2650	2835	2650
Угол установки щеток	50°	50°	50°	60°	60°	60°
Мощность ТЭД в часовом режиме, кВт	16,9×2	39,6×2	55×2	55×2	55×2	110×2
Тип тяговых электродвигателей	С.Е.58а	ПТ-35А	ДТИ-60	ДТИ-60	ДТИ-60	ДК-210АЭ
Тип контроллера управления	...	ДК-4	МТ-1А, МТ-4	МТ-1А	МТ-22	...
Электродвигатели щеток (мощность, кВт)	АСЕС-VIa (27,2)	ПТ-35А (39,6)	ДТИ-60 (55)	ДК-202Б (86)×2	ДК-202Б (86)×2	ДК-210АЭ (110)
Число оборотов щетки, об/мин	385	392	240	300	318	...

Вагоны фуникулера:	Biel&C ^o	К-28 (усл.)	К-56	ФК-80
Год изготовления	1905	1929	1958	1984
Длина вагона по горизонтали, мм	8950	9550	10550 (11000 ³²)	10775 (11000 ³²)
Ширина вагона (кабины), мм	2500	2516	2600	2603
Высота вагона, мм	3495	3500	3650	3675
Внутренние размеры купе (длина×ширина), мм	1520×2350	1520×2350	2500×2400	2300×2370
Ширина дверных проемов, мм	560	560	1100 (550)	1100 (570)
База вагона, мм	3600	3755	3750	3750
Диаметр колес по кругу катания, мм	550	610	610	610
Тара вагона, кг	7000	6500	9578,5	10236
Число мест для сидения / для стояния	30/40	30/40	30/96	30/70
Тип тяговой стационарной установки	Union	Union	...	НКМЗ ³³
Мощность двигателей стац. тяговой установки, кВт	47,8	47,8	...	82,2

Примечания:

* – Буквами условно обозначены трамвайные маршруты:
 А – Александровский / годы эксплуатации: 1891–1994 г.
 В – Васильковский / годы эксплуатации: 1891–1994 г.
 Г – Грузовой парк им. Горького / годы эксплуатации: 1891–1994 г.
 Д – Дарницкий / эксплуатируется с 1994 г.
 К – им. Красина (бывший Францевский) / годы эксплуатации: с 1891 г.
 Л – им. Ленина (Лукьяновский) / годы эксплуатации: с 1994 г.
 С – Слободской (имени Фрунзе) / годы эксплуатации: с 1994 г.
 Ш – им. Шевченко (Кузнецкий) / годы эксплуатации: с 1994 г.
 Шн – им. Шевченко (депо Северный) / годы эксплуатации: с 2006 г.

17 – Коломенский машиностроительный завод (КМЗ)
 Всеобщая компания электричества (Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft, AEG)

18 – Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN)
 главные трамвайные мастерские (КТЗ)

19 – Киевский трамвайный завод (КТЗ) им. Дзержинского
 по 1991 г. – имени Дзержинского) им. Дзержинского
 электротранспорта (КЭТ)

20 – Усть-Катавский вагоностроительный завод (УКВЗ)

21 – параметры для первых двух опытных вагонов

22 – количество вагонов, выпущенных за год

23 – модель КТВ-55-2 (заводские обозначения)
 аналогичные КТВ-57 параметры (КТВ-55)

по 1959 г. на основе старых вагонов

24 – первый КТВ-57 был выпущен в 1958 г.
 кузов с одной кабиной и, соответственно, с одним

25 – модель КТВ-55 (заводские обозначения)
 гичные КТВ-59 параметры (КТВ-55)

1958–1959 гг. на основе старых вагонов

ристка прицепных вагонов КТН-59 (111) и

КТН-59

26 – Ленинградский вагоностроительный завод (ЛВЗ)

г. Санкт-Петербург

27 – с 1994 по 2003 гг. модель ТМВЗ (ТМВЗ)

«Татра-Юг»

28 – Запорожский электроаппаратный завод (ЗЭАЗ)

29 – в 1950 г. электровагон ЭТ-4 пришел на КТЗ

монт с заменой тележек и прочих оборудования

получил обозначение ЭД-1

30 – Горьковский вагоностроительный завод (ГВЗ)

Новгород) выпускал снегоочистители ГС-1 (1950–1959 г.)

РГС-2 и ГС-4 (1958–1976 г.)

31 – Куйбышевский ремонтный трамвайный завод (КРТТЗ, г. Самара) выпускал снегоочистители

(1975–1988 г.) и ВТК-01 (1981–1994 г.)

32 – длина вагона по наклону пути

33 – Новокраматорский машиностроительный завод (НМЗ)

Годы эксплуатации	Среднегодовая продукция	Куйбышевского типа
1911	0,1	ВТК-01 (С-26)
1912	0,1	КРТТЗ ³¹
1913-1914	1000	1981-1994
1	1	1
1000 (10000)	1000 (10000)	10235
1000 (10000)	1000 (10000)	2088
1000	1000	3950
1000	1000	3360
100 (1000)	100 (1000)	...
1000	1000	2800
100	100	...
1000	1000	18000
1000	1000	2650
100	100	60"
1000	1000	110x2
1000	1000	ДК-210АЭ
100	100	...
1000 (10000)	1000 (10000)	ДК-210АЭ (110)
100	100	...

Годы эксплуатации	Среднегодовая продукция	Куйбышевского типа
1911	0,1	ВТК-01 (С-26)
1912	0,1	КРТТЗ ³¹
1913-1914	1000	1981-1994
1	1	1
1000 (10000)	1000 (10000)	10235
1000 (10000)	1000 (10000)	2088
1000	1000	3950
1000	1000	3360
100 (1000)	100 (1000)	...
1000	1000	2800
100	100	...
1000	1000	18000
1000	1000	2650
100	100	60"
1000	1000	110x2
1000	1000	ДК-210АЭ
100	100	...
1000 (10000)	1000 (10000)	ДК-210АЭ (110)
100	100	...

Примечания:

* – Буквами условно обозначены трамвайные парки:

А – Александровский / годы эксплуатации: 1892–1910

В – Васильковский / годы эксплуатации: 1891–1904

Г – Грузовой парк им. Горького / годы эксплуатации: 1932–1955

Д – Дарницкий / эксплуатируется с 1959 года

К – им. Красина (бывший Троицкий, ныне Подольский) / эксплуатируется с 1891 года

Л – им. Ленина (Лукьяновский) / годы эксплуатации: 1892–2005

С – Слободской (имени Фрунзе) / годы эксплуатации: 1912–1941

Ш – им. Шевченко (Кузнечный) / годы эксплуатации: 1894–2006

Шн – им. Шевченко (депо скоростного трамвая на Борщаговке) / эксплуатируется с 2006 года

¹⁷ – Коломенский машиностроительный завод (КМЗ);

Всеобщая компания электричества (Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, AEG)

¹⁸ – Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G. (MAN); Киевские главные трамвайные мастерские (КТГМ)

¹⁹ – Киевский трамвайный завод (КТЗ) им. Домбаля (с 1935 по 1991 гг. – имени Дзержинского), он же Киевский завод электротранспорта (КЗЭТ)

²⁰ – Усть-Катавский вагоностроительный завод им. Кирова (УКВЗ)

²¹ – параметры для первых двух опытных вагонов (№ 1001, 1002)

²² – количество вагонов, выпущенных на базе старых «пульманов»

²³ – модель КТВ-55-2 (заводское обозначение 2М4) имеет аналогичные КТВ-57 параметры (КТВ-55-2 строились с 1955 по 1959 гг. на основе старых пульмановских рам)

²⁴ – первый КТВ-57 был выпущен в 1958 г. под № 1112 (он имел кузов с одной кабиной и, соответственно, 45 мест для сидения)

²⁵ – модель КТВ-55 (заводское обозначение М4) имеет аналогичные КТВ-59 параметры (КТВ-55 строились в 1955–1956 и 1958–1959 гг. на основе старых пульмановских рам). Характеристика прицепных вагонов КТП-55 (П4) аналогична модели КТП-59

²⁶ – Ленинградский вагоноремонтный завод (ВАРЗ № 1), г. Санкт-Петербург

²⁷ – с 1994 по 2003 гг. модель Т6В5 (ТЗМ) выпускалась СП «Татра-Юг»

²⁸ – Запорожский электроаппаратный завод (ЗЭАЗ)

²⁹ – в 1950 г. электровоз ЭТ-4 прошел на КТЗ капитальный ремонт с заменой тележек и прочего оборудования. Впоследствии получил обозначение ЭЛ-1

³⁰ – Горьковский вагоноремонтный завод (ГВРЗ, г. Нижний Новгород) выпускал снегоочистители ГС-1 (1950–1959 гг.), ГС-2 и ГС-4 (1958–1976 гг.)

³¹ – Куйбышевский ремонтный трамвайно-троллейбусный завод (КРТТЗ, г. Самара) выпускал снегоочистители ГС-4 (1975–1988 гг.) и ВТК-01 (1981–1994 гг.)

³² – длина вагона по наклону пути

³³ – Новокраматорский машиностроительный завод (НКМЗ)

Десятка крупнейших трамвайных городов мира:

Город	Протяженность линий, км**	Дата открытия трамвая
Мельбурн (Австралия)	245	10.01.1885
Санкт-Петербург (Россия)	204	08.09.1863
Берлин (Германия)	189	1865
Кёльн (Германия)	186	1968 (метротрам)
Милан (Италия)	184	1893
Москва (Россия)	179,8	22.06.1972
Вена (Австрия)	179	1865
Краков (Польша)	160	16.03.1901
Будапешт (Венгрия)	155	1888
Лейпциг (Германия)	148	1896

** – Длина линий по оси улиц

Десятка крупнейших трамвайных систем мира (интерурбанов):

Линия	Протяженность линий, км**	Дата открытия трамвая
Карлсруэ	470	1992
Силезская (Катовице)	341	04.03.1894
Милан	289	1893
Мельбурн	245	10.01.1885
Берлин	209	1865
Санкт-Петербург	204	08.09.1863
Дюссельдорф - Дуйсбург	203	1892-1893
Вена	203	1889
Кёльн - Бонн	199	1898
Мангейм - Гейдельберг	177	1900-1902

TRAMS ON THE STREETS OF KIEV

By Dmitry Yermak

Starting its life in the 19th century, the Kiev tram, the oldest urban passenger transportation vehicle, was the major mode of transport used by the city dwellers for many decades. Along with the metro, the tram continues to play this important role still today. Peering into remote past, captured on the rare black-and-white images, we can trace how and by what Kievians traveled in the different years and epochs, and how the appearance of houses and streets changed together with transport. Having passed rather difficult stages of formation and development, the tram blended in Kiev's unique architectural environment and settled for ever in the still of scenic streets of the eternally young and green "city on seven hills".

In the late 19th century, Kiev, with its trade and industrial capacity, became one of the biggest cities of Ukraine. As the economy advanced, the number of townspeople and suburbs increased, and the separate disconnected parts of the city merged into a single whole through intensive housing and institutional development on 'white' lands. It became harder and harder for Kievians to get from one district of the city to another, and only a few could afford to hire a speedy horse-cab driver.

In autumn of 1879, the first omnibus - the ancestor of the public municipal transport - appeared in the city. The city life, however, pressed for affordable and mass means of transport. The first proposals on arrangement of tram communication in Kiev went back to the period between 1869 and 1873. In 1880, the Russian-American company offered a project for the construction of two horse-drawn tramways (municipal horsed railway). In the 80s of the 19th century, the other cities of the Russian empire were well in advance of Kiev in terms of public transport. The municipal horsed railways were already in service in Saint-Petersburg, Moscow, Odessa, Kharkov, Tbilisi and Rostov-on-Don. Considering the overall lack of roads, the rail transport had incontestable advantages over any other. The fifteen-year-long failed negotiations between the city council and various entrepreneurs incited a tender process. Engineer Amand Struve became the winner of the tender. In 1886, concurrently with the conclusion

of the contract, Struve proceeded to setting up a joint-stock company "Kiev city railway" (KCR). The necessary parts of the rails were provided by Bryansk rail mill. Kolomna machine engineering plant (KMEP) supplied the first 24 horse-drawn railway wagons.

On 30 July 1891, the route "Khreschatik-Vassilkovskaya" was opened to the horsed rail traffic. Between 1890 and 1892, Kirilovskaya, Lvovskaya and Vokzalnaya routes were also railed, as well as the road section along the Aleksandrovsky Descent. After the KCR delivery of seven tank-engines with condensed steam in January 1892, there were already two types of traction. But from the first days of their work, both horse-drawn trams and steam locomotives had been demonstrating their powerlessness in front of the city's difficult topography. Their operation on Aleksandrovskaya and Pecherskaya branch lines proved to be economically unsound. Taking advantage of the world experience with use of electricity in transport, KCR joint-stock company made decision on electrification of an experimental stretch of the road on Aleksandrovsky Descent. On 13 June 1892, the first electric tram in Russia and Eastern Europe was opened for regular passenger traffic. Profitability of the new type of traction resulted in quickening of plans for electrification of all operating routes and building of new transmission lines.

In early 20th century, the electric tram appeared in the other cities of the Russian empire. By that

time, the electrified tramway length had reached 49.6 km with the total length in 88.4 km. 100 motor wagons and 80 trailer wagons of 8 types (produced mainly abroad) were in use on the tramways. In 1905, KCR came into possession of Belgian concessionaires who set up "Société Belge des tramways de Kieff" in Brussels. After the KCR main network, in the period 1906-1910, were opened several independent tram enterprises servicing the suburban areas of Kiev: Demeyevka, Solomenka, Nikolayevskaya, Brovary. By the end of 1910, the total tramway had made up 166.1 km. On the average, 3-4 tramways were built annually. In 1914, 1.5 million inhabitants lived in Kiev and there were 21 tram lines in operation.

Over the years of the First World War and its aftermath, the tram enterprises fell into deep depression. Restoration began after the revolution. The KCR tram workshops undertook repair of old trams and manufacture of new ones. For the period from 1917 to 1926, the tram network was expanded by 100 km. The former private lines that joined it. By the end of 1926, the tram network came to 166 km. 200 trams were in operation on the routes. In the 1930s, more emphasis was put on communication between industrial enterprises and remote working-class area, while in the central part of the city the tram was gradually losing its importance. By the outbreak of the Second World War the KCR trust had incorporated 5 wagon fleets: 1000 trams, 1000 Ascent (funicular) and 3 traction substation service.

In June-September 1941, when the city was occupied by the Germans, the tram was used for the army requirements: transport of military equipment, casualty evacuation from the front, etc. Since the early days of German occupation, truck traffic remained. The carriage of passengers resumed on 18 October. Only German and their collaborators had the tram right of way.

After the liberation of Kiev in 1943, the restoration of the tram enterprises began. Wagons were repaired, the street railways made safe, and the traction substations recovered. Freight tram

passenger transportation vehicle, was the tram. Along with the metro, the tram continues to be one of the rare black-and-white images, and how the appearance of the tram during difficult stages of formation and development and settled for ever in the still of the city.

At the end of the 19th century, the tram was a passenger transportation vehicle, was the tram. Along with the metro, the tram continues to be one of the rare black-and-white images, and how the appearance of the tram during difficult stages of formation and development and settled for ever in the still of the city.

At the end of the 19th century, the tram was a passenger transportation vehicle, was the tram. Along with the metro, the tram continues to be one of the rare black-and-white images, and how the appearance of the tram during difficult stages of formation and development and settled for ever in the still of the city.

At the end of the 19th century, the tram was a passenger transportation vehicle, was the tram. Along with the metro, the tram continues to be one of the rare black-and-white images, and how the appearance of the tram during difficult stages of formation and development and settled for ever in the still of the city.

time, the electrified tramway length had already reached 49.6 km with the total length to 66.2 km. 83 motor wagons and 80 trailer wagons of 6 different types (produced mainly abroad) were in service on tramways. In 1905, KCR came into possession of the Belgian concessionaires who set up "Societe anonime Belge des tramways de Kieff" in Brussels. Apart from the KCR main network, in the period 1898-1912, there were opened several independent tram enterprises for servicing the suburban areas of Kiev: Svyatoshyno, Demeyevka, Solomenka, Nikolskaya Slobodka and Brovary. By the end of 1910, the KCR tramway length had made up 166.1 km. On the average, 9.5 km of tramways were built annually. In 1913, some 500 000 inhabitants lived in Kiev and there were 21 tram lines in operation.

Over the years of the First World War and the civil revolutions, the tram enterprises fell into decay. Their restoration began after the revolutions. The Kiev main tram workshops undertook repair of old trams and manufacture of new ones. For the period from 1923 to 1926, the tram network was expanded due to the former private lines that joined it. The total length of the tram network came to 180 km. 200 wagons operated on the routes. In the 1930s, more emphasis was put on communication between industrial enterprises and remote working-class area, while in the central part of the city the tram was gradually losing its position. By the outbreak of the Second World War, the Kiev tram trust had incorporated 5 wagon fleets, Mikhailovsky Ascent (funicular) and 5 traction substations in service.

In June-September 1941, when the war began, the tram was used for the army requirements: war-stores transportation, casualty evacuation from hospitals, etc. Since the early days of German occupation, only truck traffic remained. The carriage of passengers resumed on 18 October. Only German Nazi and their collaborators had the tram right-of-way.

After the liberation of Kiev in November 1943, restoration of the tram enterprises began. Wagons were repaired, the street railways roads were cleaned and the traction substations recovered. Freight tram trains

took the remnants of ruined buildings away from the city and later were engaged in the construction of new buildings. As of 1 September 1944, 8 routes having a length of 54.4 km were in service in Kiev. In the post-war years, the restoring Kiev tram smoothly entered the intensive phase of development. On 1 November 1954, the tram crossed the Dnieper via the new Paton Bridge that enabled to resume communication with the left bank. As far back as in 1912, the first tram line over the Dnieper was laid along the Chain bridge that was blown up during the Civil war. In 1941, on the same spot, Yevgenia Bosch Bridge was built and the petrol-powered motor tram route to Brovary neighborhood resumed. In 1941, communication with the left bank was disrupted again. And now, when Paton Bridge was opened, the left-bank tram network yet again revived: the lines to Rembaza (Repair base), Krasny Khutor, Voskresensky housing area were built; Darnitsky tram depot was brought into service.

As of 1 January 1965, the general rolling stock fleet of tram vehicles numbered 584 passenger wagons, 38 cargo wagons and 29 maintenance wagons. Dynamics of volumes of passenger carriage changed as follows: in 1960 – 281.5 ml, in 1965 – 278.5 ml, in 1969 – 321 ml. In 1969, the tram and trolley-bus lines were powered by 45 traction substations, of which 24 were equipped with silicon rectifiers, and 29 were converted to remote control.

In 1977, construction of the light rail line from Pobeda (Victory) Square to Otradny and Mikhailovskaya Borschagovka housing areas in the south western suburb of the city was completed. The line was railed on a separate roadbed with construction of station complexes and traffic intersections. The trains of three wagons (Tatra T3) first began running here. Alongside with that, starting from the second half of the 1970s, the tram was gradually pushing to the sidelines, giving place to the underground railway.

In the 1900s, the state of Kiev tram dramatically deteriorated: the new routes opening, the new wagons – all these became the exception rather than the rule. The city authorities set a course for development of private bus transportation and sharply reduced financial

expenditures for public transport. The so-called "marshrutki" (a share taxi, a mini-bus) unnoticeably flooded on Kiev's street. As of today, this very vehicle has become the major mode of transport for many Kievers. From 1994 till 2009, over a dozen effectively operating tram routes were closed, the rolling stock fleet of passenger wagons and special vehicles was not renewed, allocation of funds for equipment repair and modernization practically ceased.

The first four years of the 21st century were marked by active and unpardonable phasing-out of trams. At that period, the routes to Zheleznodorozhny (Railway) housing area and Moskovskaya (Moscow) Square were superseded, the rails on Saksagansky Street and Zhylyanskaya Street were removed (only the maintenance branch line of Shevchenko depot was left). On 9 June 2004, the very last passenger tram crossed Paton Bridge. In this way the two tram networks isolated from each other have appeared in Kiev. In view of the sudden reduction of the numbers of routes in service, Lukyanovsky tram depot was closed and all its vehicles were passed to Podol depot.

In 2006, Shevchenko depot was relocated to the new premises in Borschagovka suburban area from the downtown. Nowadays, this overhaul base serves exceptionally light rails. With the beginning of reconstruction of a considerable stretch of the light rail line in spring 2009, Shevchenko depot turned out to be cut from the city's public grid and was not in use over a year. Prior, for about seven months, Routes 1 and 3 just duplicated Route 15, using the temporary descent at the intersection of Komarov Avenue and Ivan Lepse Boulevard.

On the reconstructed light rail line opened in September 2010, for the first time in two decades, the new vehicles appeared: apart from the nine articulated tram cars K3R-N, assembled on the old rolling stock base, Kiev got 8 wagons "Tatra-Yug" and one sample of the high-tech three section model LVS-2009, manufactured in Saint Petersburg.

Вид Крещатика 1890-х гг. в районе Думской площади: по электрифицированной линии КГЖД удаляется поезд с прицепным вагоном конки





ПЕРВОИСТОЧНИКИ

Книги:

- Абрагамсон А. Электрическая канатная дорога в г. Киеве (Михайловский подъем). – К., 1916. – 16 с.
Бейкул С., Брамський К. Київський трамвай. 1892–1992. – К., 1992. – 96 с.
Бондаревский Д. Оборудование трамвайных вагонов. – М.-Л., 1932. – 192 с.
Вагоностроение. Справочные материалы. Том первый: Сведения о промышленности. Конструкции. – М.-Л., 1936. – 368 с.
Игнатович-Завилейский В. Электрический трамвай в Киеве. – К., 1894. – 58 с.
Исторический очерк о киевском трамвайном заводе им. Дзержинского (монография). – К., 1958. – 52 с.
Киевский трамвай за 40 лет: 1892–1932. – К., 1933. – 160 с.
Краткий очерк устройства и развития киевской городской железной дороги (1891–1907 гг.). – К., 1907. – 9 с.
Кутыловский М., Федотов А. Подвижной состав трамвая. – М.-Л., 1948. – 424 с.
Первый в России. – К., 1967. – 142 с.
Резник М., Черток М. Учебное пособие для водителя трамвая первого класса. – М., 1964. – 372 с.
Тархов С., Козлов К., Оландер А. Электротранспорт Украины: Энциклопедический путевник. – К., 2010. – 912 с.
Тархов С., Мясников А. Наши фуникулеры. – М., 2008. – 240 с.
Технический справочник по городскому электротранспорту. Том второй: Трамвай. – М., 1960. – 568 с.
Трамвайный справочник. – М., 1936. – 452 с.
Linert S., Mahel I., Fojtik P. Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy. 1875–2005. – Praha, 2005. – 374 s.

Периодические издания:

- Бабуха М. Модель одноконтроллерного моторного вагона для г. Киева // Бюллетень киевской комиссии постоянного бюро Всесоюзных трамвайных съездов (ККПВБТС), киевская комиссия. – 1933. – № 17–18. – С. 46–73
Вокуш И. Трамвай города Киева // Транспорт и дороги города. – 1934. – № 11. – С. 14
Геркен Л. Киевская городская электрическая дорога // Инженер. – 1893. – № 5. – С. 191–200
Грауэрт Л. Київський трамвай відзначає свій 50-річний ювілей // Нове українське слово. – 1942. – 17 травня
Грауэрт Л. О всесоюзном историческом трамвайном музее // Бюллетень ККПВБТС. – 1928. – № 6. – С. 3–4
Дмоховский И. Киевские электрические трамваи // Железнодорожное дело. – 1900. – № 2–4
Дьяконов В. Скоростная линия трамвая в Киеве // Наука и техника в городском хозяйстве. № 33. – К., 1976, с. 8–12
Електрифікація маршруту Київ – Дарниця // Соціалістичний Київ. – 1933. – № 4. – С. 38
Зильбербранд Ю. Скоростной трамвай в Киеве // Жилищное и коммунальное хозяйство. – 1978. – № 3. – С. 19
Конка // Киевлянин. – 1891. – 31 июля
Зильбербранд Ю. Трамвай начинался с конки... // Міський електротранспорт. Інформаційно-аналітичний збірник. – 2006. – № 1. – С. 23–37
Криворучко В. Киевский трамвай за 10 лет (1917–1927) // Бюллетень ККПВБТС. – К., 1927. – № 5. – С. 5–15
Криворучко В. Работа киевского коммунального трамвая за 1927–1928 гг. // Бюллетень ККПВБТС. – 1929. – № 9–10. – С. 42–45

- Куликов Г. Электрическая канатная дорога в г. Киеве // Киевлянин. – 1891. – 31 июля
Куницкий С. Киевскому трамваю 100 лет // Киевлянин. – 1992. – 10 июля
Куницкий С. Результаты эксплуатации трамвая в Киеве // Киевлянин. – 1992. – 10 июля
Лівінська Л. Наш пренний музей // Київський міський музей. – 1992. – 10 липня
Открытие Михайловского механизма // Киевлянин. – 1891. – 31 июля
Первенко В. Электрическая железная дорога в г. Киеве // Киевлянин. – 1891. – 31 июля
Поляков А. Киевский коммунальный трамвай // Киевлянин. – 1992. – 10 июля
Проба парового трамвая // Киевлянин. – 1891. – 31 июля
Трамвай іде в Дарницю // Вечірній Київ. – 1942. – 17 травня
Трамвай Слободка - Дарниця // Киевлянин. – 1992. – 10 июля
Шапиро О. Вагон-лаборатория Киевского трамвая // Киевлянин. – 1992. – 10 июля
Шпаковский С. Снегоочиститель трамвая // Киевлянин. – 1992. – 10 июля
Шпаковский С. Полужелезнодорожный трамвай // Киевлянин. – 1992. – 10 июля
Электрическая железная дорога в г. Киеве // Киевлянин. – 1891. – 31 июля

Архивные материалы

- Государственный архив Киевской области
Дело о постройке линии электрической железной дороги в г. Киеве
Дело об устройстве в Киеве городской железной дороги
Дело об устройстве Соломенской линии электрической железной дороги
О введении нового типа вагонов с электрическим двигателем
О продолжении городской железной дороги от Соломенки до Лукьяновского (1896 г.) Ф. 9, оп. 12, дел. 88–13
О сооружении в Киеве конно-железнодорожной линии
Об устройстве демеевской конно-железнодорожной линии
Проект линии ГЖД по Глубокиному полю
Прошение предпринимателя на строительство

- Государственный архив города Киева
Альбом Всеобщей компании электричества в г. Киеве
дело № 8
Инвентарные приказы на Киевскому трамвайному заводу
План прокладки трамвайной линии от Ватутинского до Лукьяновского
План сети КГЖД 1915 года. Ф. 209, оп. 8, дел. 1–10

- Центральный государственный архив Украины в г. Киеве
Дело города Киева с обществом Киевской железной дороги
- К., 1915–1917

- Куликов Г. Электрическая канатная дорога Киевского трамвая//Бюллетень ККПВБТС. – 1932. – № 14-15. – С. 58–71
- Куницкий С. Киевскому трамваю – 50 лет//Последние известия. – 1942. – 18 мая
- Куницкий С. Результаты эксплуатации вагонов с рекуперацией//Транспорт и дороги города. – 1936. – № 10. – С. 3-7
- Лівінська Л. Наш преший музей//Київський електротранспорт. – 1986. – 12 лютого
- Открытие Михайловского механического подъема в Киеве//Киевлянин. – 1905. – 8 мая
- Первенко В. Электрическая железная дорога в Киеве//Электричество. – 1893. – № 17, 21, 23
- Поляков А. Киевский коммунальный трамвай за время революции//Коммунальное дело. – 1926. – № 10. – С. 62–68
- Проба парового трамвая//Киевлянин. – 1892. – 9 февраля
- Трамвай їде в Дарницю//Вечірній Київ. – 1954. – 27 жовтня
- Трамвай Слободка - Дарница//Киевлянин. – 1912. – 15 мая
- Шапиро О. Вагон-лаборатория Киевского коммунального трамвая//Бюллетень ККПВБТС. – 1929. – № 11. – С. 31–34
- Шпаковский С. Снегоочиститель киевского трамвая//Бюллетень ККПВБТС. – 1927. – № 3. – С. 11–13
- Шпаковский С. Полужелезный вагон киевского трамвая//Бюллетень ККПВБТС. – 1927. – № 3. – С. 17–19
- Электрическая железная дорога в Киеве//Киевлянин. – 1892. – 23 мая

Архивные материалы:

Государственный архив Киевской области:

- Дело о постройке линии электрического трамвая от Киева до Броваров (1900 г.) Ф. 1, оп. 236, дело № 190
- Дело об устройстве в Киеве городской железной дороги. Ф. 9, оп. 2, дело № 206
- Дело об устройстве Соломенской линии электрического трамвая в г. Киеве (1909 г.) Ф. 1, оп. 245, дело № 32
- О введении нового типа вагонов с электрической тягой. Ф. 9, оп. 11, дело № 14
- О продолжении городской железной дороги по Бульварно-Кудрявской улице для соединения Галицкого базара с Лукьяновским (1896 г.) Ф. 9, оп. 12, дело № 14
- О сооружении в Киеве конно-железной дороги (1872 г.) Ф. 1, оп. 295, дело № 66818
- Об устройстве демеевской пригородной железной дороги в с. Демеевка Киевского уезда. Ф. 1, оп. 240, дело № 477
- Проект линии ГЖД по Глубочицкому шоссе в Киеве (1908 г.) Ф. 1, оп. 246, дело № 45
- Прошение предпринимателя по сооружению линии Киево-Святошинского трамвая. Ф. 1, оп. 240, дело № 436

Государственный архив города Киева:

- Альбом Всеобщей компании электричества. Список исполненных трамвайных установок (1913 г.) Ф. 163, оп. 49, дело № 8
- Инвентарные приказы по Киевскому трамвайно-троллейбусному управлению. Ф. Р-10, оп. 1, дело № 1-1786
- План прокладки трамвайной линии до Клинического городка в г. Киеве. Ф. 163, оп. 49, дело № 647
- План сети КГЖД 1915 года. Ф. 209, оп. 2, дело № 765

Центральный государственный архив высших органов власти Украины, ф. Р-26, оп. 2,3; ф. 4751, оп. 1

- Дело города Киева с обществом Киевской городской железной дороги о выкупе предприятия общества. Вып. 1-2. – К., 1915-1917



СОДЕРЖАНИЕ

Открытие городской железной дороги в Киеве	
Конная тяга	
Локомотивы паровой тяги	
Схема линий 1895 года	
Пионеры электрической тяги	
Отдельные частные линии	
Святошинская линия	
Кадетская линия	
Демеевская линия	
Слободской мототрамвай	
Двухосные вагоны пюрибертского типа	
Вагоны пудмановского типа	
Дальнейшее развитие киевского трамвая	
Вагоны Николаевского завода им. А.М. Горького	
Киевская серия 821-918	
Киевская серия 1101 (М1)	
Начало Великой Отечественной войны	
Оккупация и годы восстановления трамвайного хозяйства	
Вагоны X, M, КТМ-1 и КТН-1	
МТВ-82	
КТВ-55-2 и КТВ-57	
Поезда КТВ/КТН-55 и КТВ/КТН-57	
ЛМ-57 и РВЗ-6	
Tatra T2 и T3	
Схема линий 1975 года	
Скоростной трамвай, эпоха 1970-х и 1980-х годов	

СОДЕРЖАНИЕ

Открытие городской железной дороги в Киеве	6	Tatra T6B5 (ТЗМ)	184
Конная тяга	16	Специальный подвижной состав	187
Локомотивы паровой тяги	18	Вагон-лаборатория	189
Схема линий 1895 года	22	Первые электровозы	192
Пионеры электрической тяги	24	Первый снегоочиститель	200
Отдельные частные линии	38	Рельсовый путь	210
Святошинская линия	38	Контактная сеть и электроснабжение	212
Кадетская линия	45	Трамвайные парки	214
Демеевская линия	47	Киевский завод электротранспорта	226
Слободской мототрамвай	48	Киевский фуникулер	234
Двухосные вагоны нюрнбергского типа	58	Вагоны киевского трамвая в цвете	256
Вагоны пультмановского типа	64	Схема линий 2000 года	260
Дальнейшее развитие киевского трамвая	70	Трамвай столицы независимой Украины	262
Вагоны Николаевского завода им. Марти	86	Tatra K3R-N	265
Киевская серия 821-918	90	«Татра-Юг» К1	268
Киевская серия 1101 (М1)	104	«Татра-Юг» К8 и	
Начало Великой Отечественной войны	111	ЛВС-2009 (71-154М-К)	271
Оккупация и годы восстановления		Трамвайные системы городов мира	274
трамвайного хозяйства	123	Послесловие	277
Вагоны Х, М, КТМ-1 и КТП-1	124	Инвентарный парк подвижного состава	
МТВ-82	136	киевского трамвая (за 1891–2011 гг.)	278
КТВ-55-2 и КТВ-57	152	Динамика развития сети	
Поезда КТВ/КТП-55 и КТВ/КТП-59	157	киевского трамвая	281
ЛМ-57 и РВЗ-6	160	Технические характеристики	
Tatra T2 и T3	164	трамвайных вагонов Киева	282
Схема линий 1975 года	176	Десятка крупнейших	
Скоростной трамвай,		трамвайных городов мира	287
эпоха 1970-х и 1980-х годов	179	Trams on the streets of Kiev	288
		Первоисточники	292

Научно-популярное издание
Ермак Дмитрий Александрович
Трамвай на улицах Киева
Киев, "Скай Хорс", 2011

Общая редакция: Владимир Невзоров
Научная редакция: Александр Возницкий, Юрий Зильбербранд
Редактор и корректор: Елена Аликова
Дизайн обложки: Алексей Самоваров, Владимир Невзоров
Художественное оформление: Дмитрий Ермак, Владимир Невзоров
Верстка: Даниил Суглобов, Дмитрий Ермак

Авторы современных фотографий:
Анатолий Вилькович (стр. 196)
Дмитрий Ермак (стр. 264–265, 268–269, 270–271, 276)
Юрий Зильбербранд (стр. 182, 263)
Олег Жарий (стр. 253, 254–255, 266–267) персональный сайт: <http://zharii.kiev.ua>
Олег Тоцкий (стр. 272–273)
Владимир Фалин (стр. 2, 175, 178, 180–181)

Подписано к печати 29.08.2011
Формат 60х90 1/12. Бумага мелованная. Гарнитур: Petersburg, Bodoni, DINPro.
Печать офсетная.
Тираж 1500 экземпляров. Заказ № 260.

Издательство "Скай Хорс"
Свидетельство субъекта издательской деятельности: ДК № 3297 от 15.10.2008
Тел.: +38 (044) 223-9908
www.skyhorse.ua

По поводу оптовой покупки звоните по телефонам:
+38 (044) 332-4433, +38 (050) 700-0181
или пришлите запрос на электронную почту dn@skyhorse.ua
Книги и мультимедийные диски по киевской тематике можно
заказать на сайте www.gorodkiev.ru

Отпечатано: издательский дом "АДЕФ-Країна"
Киев, ул. Б. Хмельницкого, 32, оф. 40-А
Тел.: +38 (044) 284-0860

ББК 26.89(4Укр-2К)я6+39.82(4Укр-2К)я6



Дмитрий Ермак

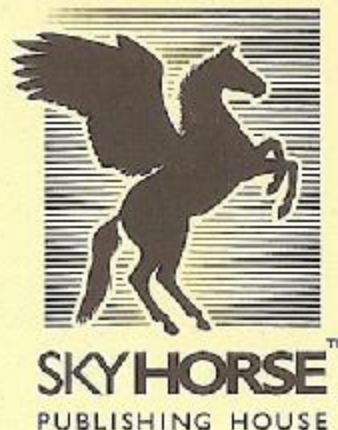
ТРАМВАЙ на улицах КИЕВА

Trams on the
streets of Kiev

Начав свой путь в конце позапрошлого века, киевский трамвай — старейший представитель городского пассажирского транспорта — многие десятилетия был основным средством передвижения горожан. Он и сегодня наряду с метрополитеном продолжает играть эту важную роль. Вглядываясь в далекое прошлое, замершее на редких черно-белых фотоснимках, мы можем проследить, как и на чем в разные годы и эпохи ездили киевляне, как вместе с транспортом менялся внешний вид домов и улиц. Пройдя довольно сложные этапы становления и развития, трамвай, органично вписавшийся в неповторимую киевскую архитектурную среду, навсегда поселился в тиши живописных улиц вечно молодого и зеленого «города на семи холмах».

Книга рассчитана на широкий круг читателей и будет интересна всем неравнодушным к истории Киева и городскому транспорту. Издание содержит 280 иллюстраций, значительная часть из которых публикуется впервые.

www.skyhorse.ua



ISBN 978-966-2536-07-2